Hankau
und sein Wirtschaftsleben

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

genehmigt von der Philosophischen Fakultät

der

Friedrich-Wilhelms-Universität
zu Berlin

Von

Teh Li
aus Peking (China)

Tag der Prüfung: 17. 2. 1938.
Tag der Promotion: 29. 6. 1938.

Druck: Karl u. Richard Hoffmann, Charlottenburg, Schillerstr. 44

Diss. Berlin 1938.
P 24

Berichterstatter:

Professor Dr. Jecht
Professor Dr. Harms
Professor Dr. Wiskemann

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Hankau und sein Wirtschaftsleben.

Inhaltsübersicht.

Seite

Vorwort

A. Raum und Volk.

1. Hankaus Lage im chinesischen Raum 1
2. Kurzer Abriß der wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklung 2
3. Hankaus Bevölkerung in ihrer völkischen und beruflichen Zusammensetzung 4

B. Hankaus Wirtschaftsleben.

1. Handwerk und Industrie 9
   a) Die industrielle Entwicklung Hankaus 9
   b) Hankau als Standort von Handwerk und Industrie 13
   c) Textilindustrie 14
   d) Nahrungs- und Genußmittelindustrie 17
   e) Versorgungsbetriebe 21
   f) Maschinenindustrie 21
   g) Chemische Industrie 22
   h) Holz- und Papierverarbeitung 23
   i) Hankaus Gewerbe und die soziale Frage 24
2. Binnen- und Außenhandel 27
   a) Die Entwicklung des Handels 27
   b) Hankau als Binnenhandelsplatz 30
   c) Hankau als Außenhandelsplatz 32
   d) Art und Umfang der Einfuhr 34
   e) Art und Umfang der Ausfuhr 36
3. Verkehrswesen 38
   a) Die Entwicklung der Verkehrswege 38
   b) Schiffahrt 40
   c) Eisenbahnen 44
   d) Landstraße und Kraftwagen 47
   e) Luftfahrt 49
4. Kreditwesen 50
   a) Die Entwicklung der Banken 50
   b) Die Banken alten Stils 52
   c) Die modernen chinesischen Banken 52
   d) Die Auslandsbanken 56

C. Möglichkeiten der Entwicklung.

1. Ausnutzung von Standort, Verkehrslage und Volkskraft 58
2. Aufgaben im Rahmen der entstehenden chinesischen Nationalwirtschaft 62
3. Gewandelter Wirtschaftsgeist und politischer Friede als erste Voraussetzungen 65

Schlußbemerkung. 66

Literaturnachweis. 68

Vorwort.

„Hankau und sein Wirtschaftsleben" darzustellen, begegnet Schwierigkeiten, die bei wirtschaftsbeschreibenden Arbeiten des europäischen Kontinents unbekannt sind. Einwandfreie statistische Unterlagen sind für Detailschilderungen der chinesischen Wirtschaft kaum vorhanden. Demzufolge muß hier an die Stelle von Zahlen häufiger die Auswertung der eigenen Anschauung oder der Berichte besonderer Kenner der Verhältnisse treten.

Die Arbeit beschränkt sich nicht auf eine Schilderung des Zustandes der Hankauschen Wirtschaft, sondern versucht gleichzeitig, eine Reihe von Zukunftsfragen aufzuzeigen und damit Hankau seine Stellung in der Gesamtwirtschaft Chinas anzuweisen.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41543927_0173

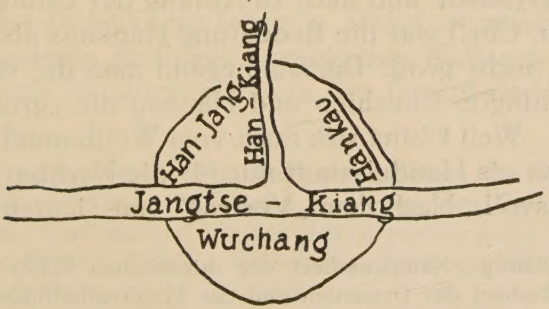
A. Raum und Volk.

1. Hankaus Lage im chinesischen Raum.

Hankau, das heißt Mund des Han-Kiangs, ist die größte Handels- und Industriestadt der Provinz Hupeh. Es liegt 30° 34′ nördlicher Breite und 114° 17′ östlicher Länge am linken Ufer des Jangtse-Kiang und des Han-Kiang, fast genau im Zentrum von Mittel-China [1]), 603 Seemeilen von der Mündung entfernt.

Durch seine günstige geographische Lage ist Hankau Ausfalltor für 9 Provinzen Chinas: für die nordwestlich des Han-Kiang gelegenen Schensi und Kansu; für die westlich durch den Jangtse-Kiang mit ihm verbundenen Setschuan und Yünnan und die südlich des Tungting-See's gelegenen Provinzen Hunan und Kweitschou. In östlicher Richtung erstrecken sich Hankaus Wirtschaftsbeziehungen über den Jangtse-Kiang bis Kiangsi, Anghwei und Kiangsu.

Am rechten Ufer des Jangtse-Kiang liegt Wuchang, die Hauptstadt der Provinz Hupeh. An demselben Ufer vom Jangtse-Kiang, aber auf der anderen Seite des Han-Kiang, die Stadt Han-Jang, die Standort einer Eisen- und Stahlindustrie ist. Die drei Städte Wuchang, Han-Jang und Hankau bilden zwischen den sich rechtwinklig schneidenden Flüssen: Jangtse und Han ein Dreieck.



[1]) Vgl. die Karte am Ende der Arbeit.

Dieses Dreieck wird groß-Hankau oder „Wuhan" genannt. Jede dieser Städte hat eine eigene Bedeutung: Wuchang hauptsächlich politische, Han-Jang vornehmlich industrielle, während Hankau ganz allgemein in wirtschaftlicher Hinsicht von Bedeutung ist. Die geographische Lage und insbesondere die enge Beziehung zu den beiden anderen Städten hat das schnelle Wachsen Hankaus veranlaßt.

2. Kurzer Abriß der wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklung.

Historisch gesehen ist Hankau eine sehr alte Stadt. In die Jahrhunderte der Hsia-Dynastie (ca. 2000 v. Chr.) fällt ihre Entstehung. Ihr Name war damals Kinchow. Im Laufe dreier Jahrtausende erhielt Hankau verschiedene Namen: Kianshia, Hsiachow, Kinchow, Han-Jang und Hankau [2]). In den ersten Jahren der Republik hieß Hankau Hsiakowsien und gehört zur Provinzialregierung Hupeh. Seit 1929 wurde es wieder „Hankau" genannt und seine Grenzen neu bestimmt: westlich bis Torlokow, nördlich bis Changkung-Die und südlich bis zum Hsiang-Fluß; es hat eine Ausdehnung von 180 qkm.

In früheren Zeiten hatte Hankau große strategische Bedeutung. Die Ufer des Jangtse-Kiang von Hankau bis zum Ozean waren so stark befestigt, daß fremde Kriegsschiffe auf dem Jangtse-Kiang bis Hankau nicht vordringen konnten [3]). Erst in der Zeit nach der Tang- und vor der Sung-Dynastie (um 950 n. Chr.)) entwickelte sich Hankau vom Kriegshafen zur Handelsstadt. Bis in die letzten Jahre der Ming-Dynastie und auch zu Anfang der Ching-Dynastie (um 1640 n. Chr.) war die Bedeutung Hankaus als Handelsstadt noch nicht groß. Damals begann man die vier Städte Fushan, Chingte, Chushien und Hankau die „großen Vier" zu nennen. Weil China sich noch vom Welthandel abschloß, war Hankau als Handelsstadt nur für die Nachbarprovinzen bedeutungsvoll. Nach dem „Vertrag" von Tientsin im Jahre

---

[2]) Der häufige Namenwechsel der chinesischen Städte ist bedingt durch den Wechsel der Dynastien und der Machtverhältnisse.

[3]) C. K. Liu, Tschung Kuo Tie Lie (Geographie Chinas). Peking, 1930, S. 212.

1858 wurde auch Hankau als eine von sieben anderen chinesischen Städten dem Welthandel geöffnet [4]).

Im Frühjahr des Jahres 1861 kamen nach der eben erschlossenen Handelsstadt Hankau zwei britische Kaufleute: Wesley und Webb; sie brachten ihren chinesischen Dolmetscher mit und besuchten den Vizekönig Kwan Wen mit der Absicht, Hankau dem Außenhandel nicht nur offiziell, sondern praktisch zu erschließen. Kurze Zeit darauf folgten ihnen zwei weitere englische Kaufleute Harry und Parkes. Sie kamen in Begleitung von vier großen Dampfern, die von Admiral Haye kommandiert wurden. Die Dampfer verfügten über eine starke militärische Besatzung. Für ihre Ansiedlung forderten die Briten eine Fläche von etwa 24,5 ha. Diese Fläche, die sie von China zugestanden bekamen, erklärten sie zur englischen Konzession in Hankau. Es wurde ein Pachtverhältnis für eine bestimmte Zeit vereinbart, in dessen Rahmen die Engländer der chinesischen Behörde etwa 92 Tael jährlich als Pachtsumme zahlen mußten [5]). Nach Zahlung der Pachtsumme sollte das Pachtverhältnis als von China anerkannt gelten, und die englischen Kaufleute sollten innerhalb ihrer Konzession Handels- und Bewegungsfreiheit haben. Nachdem England China die Klausel der unbedingten Meistbegünstigung aufgezwungen hatte, forderten die anderen Länder: Rußland, Frankreich, Deutschland und Japan dieselben Rechte. Diese Nationen begannen sich ebenfalls in Hankau anzusiedeln. So entstanden die Konzessionen in Hankau.

Die Größe der in Besitz genommenen Fläche ist unterschiedlich; die Vergebung der Konzessionen erstreckte sich zeitlich über fast vierzig Jahre [6]). Dabei ist bemerkenswert, daß die anderen in Frage kommenden Nationen durchweg erst mehr als 30 Jahre später in den Genuß der Konzessionen kamen.

---

[4]) Der Friedensvertrag von Tientsien beendete den zweiten Krieg, den England nach dem Opiumkrieg gemeinsam mit Frankreich gegen China führte. Nach diesem Friedensvertrag wurden außer Hankau noch Kiungtschou, Swatau, Tschifu, Tschinkiang, Kiukiang, Niutschwang dem Welthandel geöffnet.

[5]) Ein Tael betrug damals ungefähr 3 Mark.

[6]) Decennial Reports, 1892/1901. Vol. 1, S. 293. Herausg. von The Maritime Customs, China.

Vergebungsjahr	Konzession	Fläche in ha
1861	britische	24,32
1895	deutsche	42,31
1896	russische	4,82
1896	französische	11,45
1898	japanische	12,29

Als letzte Konzession wurde 1898 die japanische erteilt. Alle Konzessionen bestanden länger als dreißig Jahre. Zum größten Teil fanden sie durch revolutionäre Akte im Zusammenhang mit dem erwachenden Nationalbewußtsein Chinas auf folgende Weise ihr Ende:

Am 3. Januar 1927 fand in Hankau eine chinesische Nationalkundgebung statt, die einen Zusammenstoß des chinesischen Volkes mit englischen Matrosen zur Folge hatte. Das Volk nahm eine drohende Haltung ein, so daß sich die englischen Matrosen auf ihre Schiffe zurückziehen mußten. Der englische Konsul bat die chinesische Regierung um Schutz des englischen Konzessionsgebietes. Chinesisches Militär rückte ein, um es zu schützen. Nachdem sich das chinesische Volk beruhigt hatte, forderte England die Zurückziehung des Militärs. China lehnte ab. Das Land, das England sich genommen hatte, kam wieder unter national-chinesische Kontrolle.

Nach dem Weltkrieg wurden auch die deutsche und im Jahre 1924 die russische Konzession zurückgegeben. Allein Frankreich und Japan sind noch im Besitz ihrer Hankauschen Konzessionen.

3. Hankaus Bevölkerung in ihrer völkischen und beruflichen Zusammensetzung.

Nachdem der Raum und die Eingliederung Hankaus in ihn behandelt worden ist, soll nun das Volk, d. h. die in- und ausländische Bevölkerung Hankaus als zweite notwendige Grundlage für die Gestaltung des Wirtschaftslebens einer Betrachtung unterzogen werden. Hierzu ist notwendig die Benutzung der Ergebnisse statistischer Erhebungen. Die Statistik als Mittel einer zahlenmäßigen Erfassung bestimmter Vorgänge im Wirtschaftsleben und in

der Bevölkerungsbewegung ist in China sehr alt. In der Hsia-Dynastie (um 2000 v. Chr.) wurde ein Aufsatz unter dem Titel „Yü-Kung“ [7]) veröffentlicht, dessen Gegenstand eine erstmalige statistische Behandlung der Landwirtschaft und der Vorgänge in ihr war. Es handelte sich speziell um die Feststellung der Flächengröße und die Zahl der Bauern im Verhältnis zu ihr. In der Zeit zwischen der Hsia-Dynastie wurde eine Bevölkerungsstatistik entwickelt, die, ebenso wie im Merkantilismus in Europa im 17. Jahrhundert, über die Größe der Bevölkerung und, im Zusammenhang mit ihr, über die fürstliche Machtfülle Aufschluß geben sollte. Außerdim diente die Statistik der Erfassung der Wehrpflichtigen bzw. der Kopfsteuerpflichtigen; es war damals in China so, daß man entweder der Dienstpflicht genügen oder Kopfsteuer zahlen mußte. Deshalb galt die Statistik nur der Feststellung des männlichen Anteiles der Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung.

Die moderne Art der statistischen Erhebung wurde im Jahre 1859 eingeführt. Sie konnte sich aber nicht durchsetzen; denn China war nicht mehr das Reich mit der starken Zentralgewalt, das es früher war. Die Konzessionen taten ein übriges, die statistischen Erhebungen zu erschweren. Sie konnten, von der Stadtverwaltung Hankaus durchgeführt, den Teil der chinesischen Bevölkerung, der innerhalb der Konzessionen ansässig war, nicht erfassen. Man begnügte sich deshalb mit einer wenig exakten Schätzung.

Nach der Erhebung der Stadtverwaltung in Hankau zeigt die Bevölkerung in den Jahren 1928 bis 1935 folgende Bewegung [8]:

Jahre	Einwohner	Jahre	Einwohner
1928	555 910	1932	785 652
1929	551 366	1933	800 652
1930	747 445	1934	838 612
1931	782 765	1935	811 761

[7]) Der „Yü-Kung“ oder die Tributrolle das „Yü” ist das sechste der Bücher des „Shu-King“ (geschichtliche Aufzeichnung). F. v. Richthofen, China. Bd. I, S. 277 ff. (Berlin 1877).

[8]) Allgemeine Beschreibung der Stadtverwaltung. Hankau 1930, 1933, 1935. Herausgegeben von der Stadtregierung Hankau.

Die verhältnismäßig starke Zunahme der Einwohnerzahl um 200 000, also etwa 35 %, im Jahre 1930 ist darin begründet, daß bei den früheren Volkszählungen die Einwohner der Vorstädte nicht mitgezählt wurden. Die Abnahme um 27 000 Einwohner im Jahre 1935 ist auf große Ueberschwemmungen zurückzuführen, durch die dieser Teil der Hankauer Bevölkerung sein Leben verlor. Mit Wuchang und Han-Jang zusammen ist mit einer Bevölkerung von 1,5 Millionen zu rechnen, während die Provinz Hupeh 26 Millionen Menschen umfaßt.

Der besseren Uebersicht wegen unterteilte man die Bevölkerung noch einmal in Alters- und Berufsgruppen. Freilich wurde eine derartige Erhebung von der Stadtverwaltung aber nur ein einziges Mal im Jahre 1933 durchgeführt. Die anderen Jahre wurden statistisch nicht erfaßt[9]).

1. Altersgliederung Hankaus im Jahre 1933[10]) in Prozentsätzen.

Jahre	männlich	weiblich	zusammen
unter 1	0,89	0,71	1,60
1— 5	4,62	4,00	8,62
6—15	7,86	6,12	13,98
16—19	5,62	2,87	8,49
20—25	6,74	3,87	10,61
26—30	6,31	3,74	10,05
31—35	6,00	3,50	9,50
36—40	5,87	3,37	9,24
41—50	6,75	4,50	11,25
51—59	3,50	2,50	6,00
60—70	1,25	1,50	2,75
71—80	1,75	4,50	6,25
81—100	0,02	0,06	0,08
unbekannt	1,27	0,31	1,58
zusammen	58,45	41,55	100,00

[9]) Allgemeine Beschreibung der Stadtverwaltung. Hankau. a. a. O. — Die genannten Ziffern können keinen Anspruch auf unbedingte Zuverlässigkeit erheben. Bei den gegenwärtigen Erhebungsmethoden der chinesischen Behörden sind die Fehlerquellen zahlreich und Vergleiche nur bedingt möglich.

[10]) Allgem. Beschreibung d. Stadtverwaltung Hankau 1933, S. 84.

2. Gliederung der Erwerbstätigen Hankaus im Jahre 1933 [11]) in Prozentsätzen.

Erwerbsgruppen	männlich	weiblich	zusammen
Landwirtschaft	1,93	0,20	2,13
Handwerk u. Industrie	10,45	0,17	10,62
Handel u. Verkehr	20,20	1,79	21,99
Verwaltung	0,51	0,01	0,52
Militär u. Polizei	0,63	0,01	0,64
Unterricht	0,31	0,06	0,37
Wohlfahrtspflege	0,17	0,01	0,18
Geistliche, Aerzte u. Recht	0,33	0,13	0,46
Hauswirtschaft	—	22,00	22,00
Unterstützte Familienangehörige	14,20	13,75	27,95
Häusliche Dienste	3,50	1,80	5,30
Arbeitslose	0,49	0,06	0,55
unbekannt	5,73	1,56	7,29
zusammen	58,45	41,55	100,00

Bei einer Zusammenstellung der arbeitenden Bevölkerung nach Erwerbsgruppen ergibt sich ein Ueberwiegen des männlichen Anteiles über den weiblichen in allen Wirtschaftszweigen. Der Zustrom der ländlichen Bevölkerung, der deshalb erfolgte, weil die Bauern in den Industrien der großen Stadt mit besseren Arbeitsmöglichkeiten rechneten, hatte ein absolutes Ueberwiegen der männlichen Bevölkerung in der Stadt zur Folge.

Zahlenmäßige Betrachtung der ausländischen Einwanderung.

Die Erfassung der ausländischen Bevölkerung wird einmal durch die allgemeine Stadtverwaltung und außerdem durch die Konsulate der fremden Länder durchgeführt.

Die Anzahl der im Laufe der Jahre zugewanderten Ausländer wurde im Jahre 1892 zum ersten Mal festgestellt. Sie betrug 374 Fremde. Im Jahre 1901 hatte sich die ausländische Bevölkerung fast verdreifacht. Ueber ihr Anwachsen gibt die nachstehende Tabelle Aufschluß [12]):

[11]) a. a. O., S. 86.

[12]) Decennial Reports 1892/1901. S. 313 ff. The Chinese Year Book 1935/1936. S. 1738.

Nationalität	Jahre		
	1901	1933	1934
Deutschland	87	158	158
England	195	360	460
Frankreich	74	654	385[13])
Annam	—	—	223
Japan	74	2499	1778
Korea	—	7	78
Formosa	—	—	6
Italien	135	60	37
Oesterreich	1	6	8
Ungarn	—	4	11
Rußland	64	280	388
Polen	—	11	15
Belgien	40	5	3
Schweiz	—	4	3
Skandinavien	40	18	19
Spanien	53	10	35
Portugal	15	21	35
Jugoslawien	—	2	2
Griechenland	7	1	1
Lettland	—	2	2
Litauen	—	—	1
Finnland	—	3	2
Türkei	—	8	9
Indien	—	72	38
Vereinigte Staaten v. Amerika	194	205	240
Philippinen	—	—	2
Zusammen	979	4390	3639

Das Anwachsen der japanischen Bevölkerung in Hankau geht aus dieser Tabelle besonders deutlich hervor. Es zeigt sich, daß 1901 England an erster, Amerika an zweiter, Italien an dritter und Deutschland an vierter Stelle stand. Im Jahre 1933 und im Jahre 1934 steht Japan mit überwiegendem Anteil an erster Stelle der ausländischen Einwanderung. Der Rückgang der japanischen Bevölkerung von 1933 auf 1934 um 700 ist auf die antijapanische Bewegung unter den Chinesen zurückzuführen.

[13]) Im Jahre 1933 wurden in der Ziffer der Franzosen die Annamiten mitgezählt, 1934 aber ausgegliedert, was z. T. den Rückgang der französischen Ziffer im Jahre 1934 erklärt.

B. Hankaus Wirtschaftsleben.

1. Handwerk und Industrie.

a) Die industrielle Entwicklung Hankaus.

China ist von jeher und auch heute noch ein Agrarland. Ueber 80 v. H. der mehr als 400 Millionen betragenden Bevölkerung ist in der Landwirtschaft tätig bzw. lebt unmittelbar von ihr. Das Handwerk ist überall, in Stadt und Land, bodenständig und wird von den Bauern meist nebenbei betrieben. Eine Untersuchung über die Nebenbeschäftigung der Bauern in Dörfern der Provinz Hupeh ergab, daß sie sich als Hufschmiede und Waffenschmiede, als Zimmerleute und Holzsäger, als Maurer, Brunnenbohrer und dergleichen betätigten. Doch befinden sich diese Gewebe infolge rückständiger Technik sowie auf Grund von Kriegs- und Hungersnöten in fortschreitendem Verfall[1]).

In China hat die „Idee der Nahrung" längere Zeit Bedeutung behalten als in den europäischen Ländern. Während in ihnen schon zu Anfang des 19. Jahrhunderts, wenn nicht früher, der Gedanke möglichst großen Erwerbes bestimmend wurde, blieb der Chinese genügsam und war zufrieden, wenn er sein Dasein in bescheidenster Weise fristen konnte. Diese geistige Haltung hat im Verein mit Familien- und Stammessystemen die technische Entwicklung in China gehemmt. Sie war der Hauptanlaß, daß noch heute sogar in größeren Städten, wie Hankau, das Kleingewerbe vorherrscht und der industrielle Großbetrieb zu den Ausnahmeerscheinungen gehört. —

Wenn von Bücher[2]) im Gewebe fünf Hauptbetriebssysteme unterschieden wurden, so kann man sagen, daß sie, also Hausfleiß, Lohn- und Preiswerk, Verlagssystem und

---

[1]) Vgl. Hsien-Ding Fong, Die Industrialisierung Chinas unter Berücksichtigung der ländlichen Industrie, in „Weltwirtschaftliches Archiv", 45. Bd. Heft 2, S. 244 f.

[2]) Bücher, Karl: Die Entstehung der Volkswirtschaft, S. 86 ff. (Tübingen 1893, Literaturverzeichnis).

Fabrik auch im heutigen China noch nebeneinander bestehen[3]). Während aber in Europa die beiden letztgenannten Systeme überwiegen, herrschen in China noch die handwerklichen Betriebsformen vor. Die Produktion im Haus für das Haus ist zum mindesten auf dem Lande dort zu finden, wo man aus den selbstgewonnenen agrarischen Rohstoffen Lebensmittel wie Oel, Wein, Tee, Fleischerzeugnisse usw. herstellt.

Auch in der Stadt findet das Hauswerk seine Vertreter. Das Schuhzeug, meist nicht aus Leder, sondern aus Leinen und Bast, wird in den einzelnen Haushaltungen vorbereitet und erst zur endgültigen Fertigstellung einem Handwerker überbracht. Weiter verbreitet ist aber das Lohnwerk, das in China sowohl als Stör wie als Heimwerk bekannt ist. So zieht beispielsweise in Hankau der Tischler mit seinem Holz zu bestimmten Zeiten durch bestimmte Straßen, bis er in ein Haus gerufen und gegen Stundenlohn beschäftigt wird. Viele Handwerker produzieren aber auch schon auf Lager (Preiswerk). Der Schmied steht z. B. am offenen Feuer, und gleich nebenan werden fertige Schmiedeerzeugnisse zum Verkauf feilgeboten. Mithin trifft man nicht nur Kunden-, sondern auch Markterzeugung an, obwohl natürlich der Absatzweg der handwerklichen Erzeugnisse so kurz wie nur denkbar ist. Im übrigen bewahrheitet sich hier Büchers Feststellung, daß das Handwerk im Sinne des Preiswerks eine „spezifisch städtische Erscheinung“[4]) sei. In der Provinz Hupeh ist es z. B. genau so selten, wie es in der Stadt Hankau häufig ist.

Beim Verlagssystem bemächtigt sich das Kapital bekanntlich nur des Vertriebs der Produkte, während die Fabrik zusätzlich den Erzeugungsvorgang erfaßt. Beide, Verlag und Fabrik, haben sich bisher gegenüber dem Kleingewerbe nicht durchsetzen können. „Die antikapitalistische Tendenz des chinesischen Familiensystems in Verbindung mit dem weitgehenden Mangel an modernen Verkehrsmitteln begünstigt die örtliche Bindung und verhindert

---

[3]) Zahlenmäßige Angaben lassen sich dazu infolge Fehlens jeglicher Statistiken nicht machen.

[4]) Bücher, a. a. O., S. 104.

die Bildung einer städtischen Industriekultur“ [5]). Wir können das damit erklären, daß durchweg nur ein geringer Ueberschuß der Erzeugung über den Verbrauch erzielt wird. Infolgedessen wird nicht nur die Kaufkraft beschränkt, sondern durch die annähernde Verhinderung der Kapitalbildung wird das Entstehen von größeren Unternehmen unmöglich gemacht. Das ist für die Beurteilung der Lage Hankaus wichtig. Es werden tatsächlich nur solche Produktionen in größeren industriellen Unternehmen durchgeführt, die anders überhaupt nicht erfolgen könnten. Wo eine Wahl zwischen Groß- und Kleinbetrieb besteht, hat man sich stets zugunsten des letzteren entschieden.

Fong [6]) sieht bei den gegebenen Verhältnissen in China den Vorzug des Kleinbetriebes darin, daß zu seiner Gründung nur so wenig Kapital erforderlich ist, das es fast jeder tüchtigere Arbeiter bei seinen Verwandten und Bekannten aufbringen kann. Der Großbetrieb hat demgegenüber keine geringeren Generalkosten, denn er zeichnet sich nicht durch Rationalisierung, sondern allein durch die Summierung von Anlagen aus. Es fehlt ferner Nachfrage nach großen Mengen qualitativ gleichwertiger Produkte. Was die Arbeitskraft angeht, so hat der Kleinbetrieb stets Reserven in den ungelernten etwa stellungslosen Familienangehörigen des Unternehmers. Mitunter mag sich seine Stellung hier der des Heimarbeiters nähern, der im Auftrage eines Verlegers arbeitet. Schließlich wird das Aufkommen des Großbetriebes dadurch gehindert, daß die menschliche Arbeitskraft bei dem vorhandenen Ueberangebot derart billig ist, daß sich die Einstellung von Maschinen nur in besonderen Fällen lohnt.

Wie in ganz China hat die Industrialisierung Hankaus erst nach Beendigung des Opiumkrieges eingesetzt. China hatte damals das verständliche Bedürfnis, sich in der industriellen Erzeugung vom Ausland unabhängig zu machen und bemühte sich vor allem um den Aufbau einer eigenen Rüstungsindustrie. Hinzu kamen Bestrebungen auf allen

[5]) Vgl. Fong. Chinas industrialization. Q. statistical survey. S. 6 ff. (Shanghai 1931).

[6]) Die Industrialisierung Chinas unter Berücksichtigung der ländischen Industrien, S. 237 f.

Gebieten: im Maschinen- und Schiffsbau, in der Seiden und Baumwollspinnerei und in der Getreidewirtschaft [7]).

Das erste Eisenwerk Chinas wurde im Jahre 1890 in Han-Jang bei Hankau errichtet, dem man eine besonders günstige Prognose für die Zukunft stellte. Infolge seiner Rohstoffvorkommen (Erze, Kohle) und der Flüsse als natürlichen Transportwegen hoffte man, daß Hankau das Industriezentrum Chinas würde, eine Erwartung, die nicht in Erfüllung gegangen ist.

Der Grund dafür ist in einem ausgesprochenen Kapitalmangel zu sehen, der seinerseits seine Ursache in den immer wieder aufflackernden inneren Unruhen Chinas hatte. Soweit Fabriken gebaut wurden, erlagen sie dann von Zeit zu Zeit wieder den durch den über seine Ufer getretenen Jangtse erlittenen Verheerungen.

Das Kapital blieb infolgedessen lieber an der Küste, was gerade die Entwicklung Schanghais zu einem Zentrum der chinesischen Industrie sehr begünstigt hat. Im Jahre 1935 befanden sich in Schanghai 3600 Fabriken in- und ausländischen Eigentums mit einem Gesamtkapital von 473 Millionen Dollar und mehr als 300 000 Beschäftigten [8]). Diese Entwicklung wurde dadurch begünstigt, daß nach dem chinesisch-japanischen Krieg die Zahl der ausländischen Unternehmungen zunahm, die ebenfalls den Standort an der Küste vorzogen. Durch den Vertrag von Schiminoseki wurde auch die gewerbliche Betätigung japanischer Untertanen in China möglich. Dieser Vertrag bedeutete aufs neue eine Verschärfung der wirtschaftlichen Durchdringung Chinas durch das Ausland und die Unterwerfung der Industrie Chinas unter seine finanzielle und technische Kontrolle [9]).

Die national-chinesische Industrie machte während des Weltkrieges große Fortschritte infolge des starken Rückgangs der Einfuhr. Nach Friedensschluß kamen die ausländischen Produkte wieder nach China, wodurch die chinesische Industrie ernsthaft gefährdet wurde, ganz zu

[7]) Vgl. Dr. H. H. K'ung, Chinas Industriewirtschaft im Aufbau, in: Weltwirtschaftliches Archiv, 45. Bd., H. 2, März 1935, S. 205.

[8]) Kung, a. a. O., S. 206.

[9]) Kung, a. a. O., S. 206.

schweigen von Trockenheit und Ueberschwemmungen, inner- und außerpolitischen Unruhen, die ja gerade Hankau besonders in Mitleidenschaft zogen. — Trotz allem gelten die Worte des Finanzministers Dr. Kung, daß die „Industrialisierung Chinas nicht mehr länger eine Sehnsucht, sondern als beginnender Prozeß bereits eine Tatsache ist." „Zwar ist noch ein sehr langer Weg zurückzulegen, aber man hat mit der Einführung industrieller Produktionsmethoden doch bereits einen wichtigen Anfang gemacht" [10]).

b) Hankau als Standort der Industrie.

Wenn man mit den Maßstäben deutscher Wirtschaftsordnung an die Hankau'schen Industriezweige herangeht, stellt man fest, daß ihre Aufgliederung nach Rohstoff-, Arbeits- und Absatzorientierung nicht ohne weiteres möglich ist. Die Arbeitsorientierung spielt, wie eine sorgfältige Nachprüfung ergibt, nur eine verhältnismäßig geringe Rolle. Die einzelnen Industrien ziehen sich ihre Facharbeiter selbst heran und kommen durchweg gut mit angelernten Arbeitern aus, da Präzisionsindustrien mehr oder weniger fehlen; menschliche Arbeitskraft an sich ist aber in beliebiger Menge vorhanden.

Was die Rohstofforientierung anbelangt, so ergibt sich eine Zweiteilung derart, daß die Rohstoffe teils aus dem Inland, d. h. der näheren und weiteren Umgebung Hankaus stammen, teils aus dem Ausland eingeführt sind. Ueberdies ergibt eine Betrachtung der einzelnen Industriezweige, daß Ueberschneidungen vorkommen und im Einzelfall nicht immer schlüssig nachgewiesen werden kann, ob der Absatz- oder der Rohstofforientierung der Primat zuzusprechen ist.

Für die Entwicklung der Industrie schlechthin ist das Kohlenvorkommen stets sehr wichtig. Nördlich gibt es Kohle in Kailon, die von der Bahn Peking-Hankau herangebracht wird. Von Süden her kommt die Kohle aus Hunan und Kiangsi. In der Provinz Hupeh selbst gibt es drei Bergwerke: „Daje", "Yang Chin" und „Szepui". Doch rei-

---

[10]) Dr. Kung, a. a. O., S. 204.

chen diese Vorkommen in Mittelchina nicht aus, um den Bedarf zu decken, so daß man für Industrie und Haushaltungen auf Einfuhr von Kohle angewiesen ist, die sich jährlich auf 1—2 Mill. tons beläuft [11]).

Auch Eisen wird in Hankau bzw. seiner näheren Umgebung gewonnen. Außer dem Eisenbergwerk „Jangtse" fördert in Hupeh das bereits genannte Kohlenbergwerk „Daje" zugleich Eisen und ist dadurch das größte Bergwerk Chinas überhaupt (Jahreserzeugung rd. 600 000 t), das unter allen Umständen den Bedarf Hankaus decken kann.

An Erzen gibt es in der Provinz Hupeh ferner noch Gold, Silber, Kupfer, Blei, Zinn, Antimon, Mangan, und Quecksilber [12]).

Von landwirtschaftlichen Rohstoffen, die in der Provinz Hupeh hauptsächlich vorkommen und gleichzeitig eine Grundlage für die Industrie bilden, sind zu nennen: Baumwolle, Reis, Weizen, Tee, Bohnen und Seidenkokons. Die kurze Aufzählung mag an dieser Stelle genügen, da auf Einzelheiten weiter unten eingegangen wird.

c) Textil-Industrie.

Im Rahmen der Gesamtindustrie Hankaus nimmt die rohstofforientierte Baumwollindustrie den ersten Platz ein. Die in Hankau verarbeitete Rohbaumwolle wird vorwiegend aus Hupeh, z. T. auch aus Hunan und Shensi bezogen. Ebenso kommen $^3/_5$ der benötigten Kohle aus China (Hupeh), $^2/_5$ auf dem Wasserwege aus dem Ausland. Die Baumwollindustrie ist naturgemäß zugleich stark von Kaufkraftschwankungen abhängig und deshalb durch das wechselvolle Schicksal von Chinas Politik und Wirtschaft besonders heftig in Mitleidenschaft gezogen worden. Hinsichtlich der Kapazität und der Intensität ihrer Entwicklung ist die Baumwollverarbeitung Chinas wichtigste Industrie überhaupt. 1935 wurde in ganz China mit 143 Fabriken gerechnet, die über $5^1/_2$ Millionen Spindeln und

---

[11]) Vgl. Kung. „Chinas Industriewirtschaft im Aufbau", in „Weltwirtschaftliches Archiv", 45. Bd., H. 2, 1937, S. 221 f.

[12]) Hankaus Handelszeitschrift, Sept. 1934 S. 6 ff. (in chinesischer Sprache).

52 000 Webstühle verfügten und mehr als 230 000 Arbeiter beschäftigten.

In der Baumwollindustrie sind in erster Linie die Spinnereien und Webereien zu erwähnen. Von 6 Spinnereien mußten in den vergangenen Jahren 4 wegen mangelnden Absatzes ihre Tore schließen. Uebrig geblieben sind die „Shen Hsing"- und die „Tai An"-Spinnerei- und Weberei [13]) [14]).

Die „Shen Hsing"-Fabrik ist 1922 mit einem Kapital von 1 Million chin. Dollar [15]) gegründet worden. Infolge eines Großfeuers wurde der Betrieb von 1933 bis zur Beendigung des Neubaues im Jahre 1935 geschlossen. Die Fabrik steht jetzt unter einer tatkräftigen Leitung, beschäftigt 2000 Arbeiter und verfügt über rund 48 000 Spindeln, 410 Webstühle, einen Kraftgenerator von 3000 Kh und über zusätzliche Hilfsmaschinen. Die mögliche Tagesproduktion besteht in etwa 80 Ballen Baumwollgarn und bis zu 1200 Pi [16]) Baumwolltuch, die vorwiegend in den Provinzen Hupeh, Kiangsi und Hunan abgesetzt werden und damit zeigen, daß zugleich Absatzorientierung besteht.

Die „Tai An"-Fabrik wurde 1924 begründet mit einem japanischen Kapital von 3,5 Mill. chinesischen Dollar und verfügt über eine entsprechend größere Kapazität.

Ebenso wie in den vorerwähnten Fabriken Spinnerei und Weberei zusammengefaßt sind, besteht eine Kombination zwischen Weberei und Färberei. Von den vor 10 Jahren noch bestehenden 100 Fabriken sind heute lediglich 12 übriggeblieben, unter ihnen „Ya Tung", „Ho Hsing" und „Yuan Tung". Einige kurze Angaben über die Betriebsverhältnisse zeigen, in wie geringem Umfange bisher von

[13]) Im folgenden Abschnitt wurde auf das „Jahrbuch der chinesischen Wirtschaft", Nanking, 1936 (in chinesischer Sprache) und auf „Industrie und Handel in Wuhan", Schanghai 1932 (ebenfalls in chinesischer Sprache) zurückgegriffen.

[14]) Ueber die Rechtsform der Unternehmen läßt sich im allgemeinen nichts Besonderes sagen, da es sich auch bei den größeren in der Regel um Familienunternehmen handelt.

[15]) Angaben über das in den Hankau'schen Unternehmungen arbeitende Kapital sind im allgemeinen nicht zu machen, da kein Zwang zur äVeröffentlichung der Bilanzen besteht.

[16]) Pi = chinesisches Maß für Stoff — etwa 12 Meter —.

modernen Rationalisierungsmethoden Gebrauch gemacht worden ist.

„Ya Tung" beschäftigt bei vollem Betrieb 60 bis 70 Webstühle und etwa 200 Arbeiter, die etwa 50 Pi Baumwollstoff täglich produzieren. Der Wert der Jahreserzeugung beträgt etwa 200 000 chin. Dollar [17]).

„Ho Hsin" verfügt über 70 Webstühle mit Hand- oder Fußbetrieb und einigen Hilfsmaschinen. 100 Arbeiter und Angestellte werden beschäftigt; die erzeugten Stoffe werden sofort gefärbt.

Die Fabrik „Yuan Tung" hat 40 Webstühle, 30 mit Kraftantrieb, 10 mit Fußbetrieb. Ihre Produktion ist gegenüber den anderen noch geringer. Das verarbeitete Baumwollgarn stammt z. T. aus den Hankau'schen Spinnereien, z. T. aus Schanghai.

Bis 1933 gab es in Hankau nur handgesponnene Baumwoll- und Seidenfäden eigener Erzeugung. Dann wurde die „Yui Hwa"-Fadennäherei, die mit einigen modernen Maschinen und 20 Arbeitern täglich mehr als 20 große Fadenballen im Verkaufswerte von 40—50 000 chin. Dollar erzeugen kann, gegründet.

Die Ballen werden in den Provinzen Hupeh und Kiangsi verkauft, außerdem in den Gebieten entlang der Eisenbahnlinie von Hankau nach Peking.

In diesem Zusammenhang sei noch auf einen besonderen Wirtschaftszweig, die Verpackungsindustrie hingewiesen. Insgesamt befassen sich 4 Unternehmen „Ping Ho Co." (britisch), „Lung Mou Co." (britisch), „Hankow"-Verpackungs Co. (britisch-chinesisch) und die „Qei Feng-Verpackungs Co." (chinesisch)) mit der Verpackung von Rohbaumwolle für den Export neben der von Borsten und Fellen, wie die „Ping Ho Co.". Sie hat 70 Lagerräume und 2 hydraulische Pressen, die täglich 1500 Ballen Baumwolle verpacken können. Die „Lung Mou Co." hat 40 Lagerräume und 2 hydraulische Pressen, die „Hankow" und die „Wei Feng Co." verfügen über 30 Lagerräume und 1 hydraulische Presse.

An Zweigen der Textilindustrie ist dann noch Han-

[17]) 1 chin. Dollar = etwa 0,75 RM heute.

kaus Wollfutterindustrie zu nennen. Wollfutter findet in China bei der Herstellung von Kleidungsstücken weitgehend Verwendung. Die beiden Hankauer Fabriken besitzen ein Kapital von 57 500 bzw. 45 000 chinesischen Dollar. Während die „Chung Hwa" infolge der Ueberschwemmung 1934 ihre Produktion zeitweise einstellen mußte, konnte die erste — „Hankauer Wollfutterfabrik" — mit 40 Arbeitern und modernen Maschinen jährlich 70—100 000 Yard herstellen. Sie wird zum größten Teil in Hankau selbst verbraucht, zum geringeren in Schangscha, Schasi und anderen Städten.

Sehr zurückgegangen ist unter dem Druck der Weltwirtschaftskrise und unter der Konkurrenz der japanischen Kunstseide die Bedeutung der Seidenindustrie. Bis 1933 gab es in Hankau 3 Fabriken, heute nur noch eine: „Chung Ho". Sie hat ein Kapital von lediglich 30 000 chinesischen Dollar und kann jährlich 400 Picuts Seide herstellen. Die Rohseide kommt aus der Provinz. Absatzgebiete sind New York und Lyon. Mittelpunkt der Seidenerzeugung ist nach wie vor Schanghai. Lediglich Zweigniederlassung einer Schanghaier Firma ist die „Hua Hsing"-Fabrik, die die von der Zentrale gelieferten Hüte nur mit Leinen-, Seiden- oder Lederbändern versieht, ehe sie sie auf den Markt bringt. Um einen Begriff von dem geringen Umsatz einer Fabrik zu geben, die immerhin 40 Arbeiter beschäftigt, sei erwähnt, daß er nur 10 000 chinesiche Dollar ausmacht. Zu der Textilindustrie gehört und von ihr abhängig ist die Knopfindustrie. Hankau hatte früher 12 Knopfhersteller, jetzt nur noch 5. Die größte, „Hua Tei", hat eine Belegschaft von 30 Mann bei 10 000 Dollar Kapital. Die Knöpfe werden aus Bein, Schildpatt, Muscheln oder Kunststoffen (ähnlich dem Polopas oder Galalith) hergestellt und finden, wie die Erzeugnisse der 4 anderen Fabriken, Absatz in Hankau und der Provinz Honan. Ein Teil wird auch nach Japan und Kanada ausgeführt.

d) Nahrungs- und Genußmittelindustrie.

Die Mühlenindustrie Hankaus ist sowohl rohstoff- als auch absatzorientiert. Der Weizen kommt hauptsächlich aus den Tälern des Lai und des Hsiang, zwei Neben-

flüssen des Jangtse in der Nähe Hankaus. Das gewonnene Mehl wird zum größten Teil in Hankau selbst verbraucht. Drei Mühlen: „Fu Hsin", „Yu Lung" und „Chin Lung" sind zu nennen. Die erste hat ein Kapital von 1,5 Mill. chinesischen Dollar, die beiden anderen von je 500 000. Die größte ist neuzeitlich eingerichtet und hat mehr als 200 Arbeiter. Die größte kann täglich 11 000 Sack Mehl produzieren; da sie nicht das ganze Jahr über in Betrieb ist, kann man mit einer Jahresproduktion von rund 2 Mill. Sack rechnen [18]). „Yu Lung" hat eine Kapazität von 4000 Sack, und „Chin Lung" von 1500 Sack täglich. Kung sieht gerade für die Mühlenindustrie noch große Möglichkeiten der Entwicklung gegenüber der handwerklichen Mehlgewinnung [19]).

Die Feldfrüchte, die nach Hankau geliefert werden, enthalten stets bis zu 10 % Unreinlichkeiten, so daß im Interesse des Exports durchweg in ausländischem Besitz befindliche Fabriken mit ihrer Reinigung befaßt sind. Sesamsaat und gelbe Bohnen aus Hunan und Hupeh werden hauptsächlich von diesen Fabriken gereinigt. Sojabohnen und Erbsen werden von diesen Fabriken außerdem getrocknet. Infolge ihrer engen Verknüpfung mit dem Export hatte dieser Wirtschaftszweig sehr unter der Weltkrise und ihren verminderten Ausfuhrmöglichkeiten zu leiden.

Für die Bevölkerung Süd- und Mittelchinas bildet der Reis einen Hauptbestandteil des täglichen Küchenzettels. Dadurch wird Hankau zum wichtigsten Verteilungsplatz für den in den Tälern des Hsiangho, Fuhs, Chingho, bei den kleinen Städten Hwanghsiao und Pienchang erzeugten Reis. Auch aus den Provinzen Hunan, Kiangsi, Anghwei und Honan werden große Mengen auf den Markt Hankaus geliefert. Hankau allein verbraucht jährlich 3 Mill. Picul [20]) Reis. Jede der gegenwärtig vorhandenen 100 Reismühlen ist mit bescheidenem Kapital ausgestattet. Die meisten haben nur wenige hundert chinesische Dollar, eine einzige hat 40 000. Sie ist bereits während der Tsing-Dynastie

[18]) Zum Vergleich sei die größte Mühle Schanghais mit einer jährlichen Leistungsfähigkeit von 7 Mill. Sack Mehl angeführt.

[19]) Kung, a. a. O., S. 212.

[20]) Picul = chinesisches Maß, etwa 54,4 kg.

gegründet und dann von der Provinzialregierung als städtisches Unternehmen übernommen worden. Sie besitzt einen Generator, zwei Motoren und 9 Mahlmaschinen.

Die Verwertung der Hühnereier erfolgt durch einige ausländische Fabriken, u. a. durch „Pei Lin" und „Ho Chi", die ebenfalls mit britischem Kapital arbeiten. Sie sind in ihrem Absatz starken Nachfrageschwankungen unterworfen. Bei voller Ausnutzung beschäftigen sie 300 Arbeiter. Zweifelsohne liegt hier Rohstofforientierung vor, denn der „Rohstoff", die Eier, werden aus der Umgebung Hankaus und den Gebieten längs der Eisenbahnlinien Peking—Hankow und Hupeh—Hunan geliefert, und zwar jährlich 2—300 000 Picul. Da der Hauptteil der Produktion ins Ausland exportiert wurde, haben die einschneidenden Zollerhöhungen der Hauptabnehmer entsprechende Rückschläge verursacht [21]).

Im Rahmen der Genußmittelindustrie ist dann noch die Herstellung von Pflanzenöl zu erwähnen. In Hankau gibt es zwei Fabriken, nämlich die Jeh-Hua-Oelfabrik, die sich in japanischen und die Hsin-Yuan-Oelfabrik, die sich in chinesischen Händen befindet. Die japanische Fabrik erzeugt 18 000 Picul Baumwollsaatöl und 70 000 Picul Baumwollsaatkuchen. Das Oel dient teils zur Deckung des örtlichen Bedarfs, teils wird es nach Europa und Amerika verschifft. Die Saatkuchen werden hauptsächlich als Düngemittel nach Japan verkauft. Das mag als Ursache haben, daß die Fabrik sich in japanischen Händen befindet. Die von der Hsin-Yuan-Oelfabrik hergestellten Bohnenkuchen werden nämlich in China selbst, insbesondere in den Provinzen Kwangtung, Kiangsu und Chekiang als Düngemittel verwendet. Das Oel geht in die Provinz Hupeh. Die Fabrik verarbeitet Bohnen aus der Gegend von Piencheng und dem Tale des Hsiangho. Die Kapazität der Fabrik umfaßt rund 15 000 Piculs Bohnenöl und 4500 Piculs Bohnenkuchen.

Der Tee ist ein Erzeugnis der südchinesischen Landwirtschaft. Er bedarf vor dem Konsum keiner Weiterverarbeitung durch das Gewerbe. Anders ist es mit dem sogen. Teestaub, den zerkleinerten Ueberresten bei der Trocknung

[21]) Vgl. Abschnitt Ausfuhr.

der Pflanzen. Während er von der chinesischen Bevölkerung unmittelbar zum Konsum verwendet wird, ist für die Ausfuhr das Pressen in Teeziegeln (englisch: bricktea) erforderlich. Dieser Aufgabe widmen sich 2 Fabriken, die „Pacific Brick Tea" (britisch und die „Hsing Shang"-Fabrik chinesisch). Die erste hat ungefähr 900 Arbeiter, die eine tägliche Produktion von 1200 Kisten zu 27 Stück leisten. „Hsing Shang" hat lediglich 100 Arbeiter.

Das Zigarettenrauchen war früher in China unbekannt. Erst um 1890 wurden die ersten Zigaretten nach China eingeführt. Im Verlauf der Zeit wurde dann das Zigarettenrauchen mehr oder weniger aus konventionellen Gründen zur Gewohnheit. Zunächst stellten nur vom Ausland finanzierte Firmen in China Zigaretten her[22]).) Erst in den letzten Jahren wurden auch von Chinesen zahlreiche Zigarettenfabriken begründet.

In Hankau gibt es zwei Fabriken; die Zweigfabrik der „Hanyang Tabak Co." hat 200 Arbeiter, eine Niederlassung der „Yi Chung" Tabak Co. 1700 Arbeiter. Die Hauptfabriken befinden sich in Schanghai. In der kleineren Fabrik werden nur chinesische Tabake (aus Hsuchow und Tsingchow) verarbeitet, in der größeren auch amerikanische. Abgesetzt werden die Zigaretten in den Provinzen Hupeh, Setschuan, Honan und Kiangsi.

Es ist denkbar, daß die Zigarettenindustrie Hankaus dadurch einen Aufschwung erfährt, daß 1934 im Interesse der Handels- und Steuerkontrolle die Herstellung von Zigaretten außer auf Schanghai, Tientsin und Tsingtau auch auf Hankau beschränkt worden ist. Bis 1937 müssen die anderwärts bestehenden Betriebe geschlossen oder in diese Städte überführt werden.

Im Zusammenhang mit der Genußmittelindustrie Hankaus sind die Hersteller von kohlensäurehaltigem Wasser oder „Sprudel" zu nennen. Zwei Fabriken sind britisch: „Ho Li" und „Chan Yu", eine griechisch: „Na Che Li". Die größte und älteste, „Ho Li" erzeugt jährlich 600 000 Flaschen Wasser, die sie nicht nur in Hankau, sondern auch in Kiukiang, Schasi Jtschang und in den Gebieten am südlichen Teil der Eisenbahnlinie Peking Hankau absetzt.

---

[22]) Vgl. Dr. Kung, Chinas Industriewirtschaft im Aufbau, S. 213.

In Hankau gibt es auch 3 Eisfabriken, die „Hankau-Eisfabrik", die „Pu Li" und die „Chung Hua", eine Unternehmung mit japanischem Kapital. Die Fabriken sind ungefähr gleich groß. Mit 20 Arbeitern können bei voller Ausnutzung der Kapazität täglich 20 t Kunsteis produziert werden.

e) Versorgungsbetriebe.

Die „Chi Tsi"-Wasser- und Elektrizitätsgesellschaft wurde 1906 mit einem Kapital von 5 Mill. chines. Dollar gegründet, das in 50 Aktien zu 100 000 Dollar eingeteilt ist. Sie beschäftigt 700 Arbeiter. Das Wasserwerk befindet sich im Vorort Chung-Kuan, das Kraftwerk im Vorort Ta-Wang-Miao. Es verfügt über 3 Generatoren von je 1500 KW, über 2 Generatoren von je 3000 KW, einen von 6000 KW und die notwendigen Hilfsmaschinen. Bei einem täglichen Verbrauch von 200 t Kohlen (aus den Bergwerken von Kailon, Chin-Ching und Pingshiang, kann das Werk 150 000 KW-Stunden liefern.

Dieses Kraftwerk hat ein Monopol in der Elektrizitätsversorgung Hankaus, soweit es die chinesischen Stadtteile angeht. Die Konzessionsgebiete werden durch 3 Kraftwerke versorgt: durch das deutsche Melchers-Werk, durch die britische Hankau-Elektrizitätsgesellschaft und die japanische „Ta-Chen". Sie liefern zusammen aber nur 2000 KW.

f) Maschinenindustrie.

Die Betriebe der Eisen- und der Maschinenindustrie haben in Hankau kleinsten Umfang. Die 7 Gießereien verfügen jede über ein Kapital von 2—3000 Dollar. Ihr Haupterzeugnis ist Maschinenguß. Es sind dann weiter 80 Maschinenfabriken zu nennen, die aber überwiegend nichts anderes als Reparaturwerkstätten sind. Die Kapitalgröße der einzelnen Unternehmen ist von einigen hundert bis zu etwa 20 000 chines. Dollar zu beziffern. Das größte Werk, „Kuan Chang", hat eine Jahresproduktion im Werte von etwa einer halben Million chinesischen Dollar aufzuweisen.

Neu aufgenommen wurde 1934 die Herstellung von Behältern für den Holzgasbetrieb von Kraftwagen, da Benzin für die chinesischen Verhältnisse zu teuer ist und rest-

los eingeführt werden muß. Die betreffende Fabrik beschäftigt bei einem Kapital von 100 000 chines. Dollar ebenfalls nur 30 Arbeiter. Außer den Holzgasbehälternn erzeugt sie noch Pumpen, Webstühle und Maschinen für die Reismühlen und den Straßenbau.

Schließlich sei in diesem Zusammenhang noch die Firma „Hua Hsin" erwähnt, die Zinnkannen und -dosen fabriziert; die Jahresproduktion von 500 Kannen und 15 000 Dosen findet in Hankau Absatz bzw. in den Provinzen Hupeh, Honan, Kiangsi und Hunan. Verarbeitet werden, wie auch in einigen kleineren Fabriken, aus dem Ausland eingeführte Zinnplatten, gelegentlich auch in Schanghai produziertes Aluminium.

g) Chemische Industrie.

Die geringe Entwicklung der chemischen Industrie Hankaus zeigt, wie stark man auch hier in mancher Hinsicht noch abhängig vom Ausland ist. Erst ganz allmählich gelingt es, die einzelnen Zweige der chemischen Industrie auszubauen.

Jetzt gibt es vier Fabriken (Hua Chung, Min Keng, Wei Lu und Tei Ta) in Hankau, die absorbierende Watten und sterilisierende Gaze sowie medizinische Präparate für das Heer herstellen. Die beiden größten Fabriken haben je 20 Arbeiter. Die Erzeugnisse werden in den nächsten Apotheken und Krankenhäusern abgesetzt.

„Tsing Shen", eine einzige spezielle Sprengstoffabrik Chinas, befindet sich ebenfalls in Hankau. Trotzdem beschäftigt sie nur wenige Arbeiter, und der Gesamtwert ihrer Produktion betrug 1934 nur 27 300 chines. Dollar.

Bedeutender ist wieder die Gipsfabrik „Ying Cheng". Sie ist 1933 mit einem Kapital von 100 000 chines. Dollar begründet worden und beschäftigt ungefähr 100 Arbeiter an neuzeitlichen Maschinen. Ihre Jahresproduktion beträgt nicht weniger als 80 000 t, die hauptsächlich von der Landwirtschaft als Düngemittel verbraucht werden. Das von der Fabrik produzierte Gipspulver wird sowohl von den Reisfabriken wie auch von den Anstreichern verwendet.

Auch für Lacke und Farben gibt es nur eine nennenswerte Fabrik, die „Chien-Hua", welche 1929 mit 20 000 Dol-

lar Kapital gegründet wurde. Der Umsatz betrug 140 000 chines. Dollar, der sicherlich weiter gesteigert wird, da die Produkte sich auch in den Nachbarprovinzen gut eingeführt haben.

Die „Fu Chen"-Leim- und Steinbruchbetriebe haben ein Kapital von 160 000 Dollar. Es werden aber nicht nur Leim erzeugt und Steine gebrochen, sondern eine Ziegelei stellt täglich 400 Piculs Ziegelsteine her. Je moderner in Hankau gebaut wird, desto weniger wird man mit den handwerklich hergestellten grauen Lehmziegeln auskommen, so daß die Gründung von Ziegeleien nach dem Vorbild aus der Umgebung Schanghais nur eine Frage der Zeit sein dürfte. Die Tagesproduktion an Leim beträgt 200 Piculs, der Ertrag aus dem Steinbruch 500 cbm täglich, die hauptsächlich im Hankau'schen Straßenbau Verwendung finden.

h)) Holz- und Papierverarbeitung.

Drei Nutzholzfabriken sind nennenswert: die „Hsiang Tai" verarbeitet eingeführte Hölzer, wie amerikanische Kiefer, siamesisches und Teakholz. Sie hat bei 20 Arbeitern einen Jahresumsatz von $^1/_2$ Mill. chines. Dollar. Die Firma „Jui Chang" fabriziert jährlich 40 000 Kisten, die z. B. von der „Yi Chung Tabak Co" zum Transport der Zigaretten gebraucht werden und ebensoviele Bretter. Die Fabrik „J Tsun Ho" hat die gleiche Produktion, nur daß die Kisten zum größten Teil für die „Nanéang Tabak Co." bestimmt sind. Sie verarbeiteten beide einheimisches Holz aus den Provinzen Hupeh und Hunan.

Ausländisches Holz wird bei der Streichholzfabrikation verwendet, während der Phosphor aus Deutschland und England kommt. 1900 erfolgte die Gründung der ersten Streichholzfabrik „Hsieh Chang" in Hankau, 1917 die der zweiten „Sui Hwa". Sie erlagen jedoch 1930 der übermächtigen schwedischen und japanischen Konkurrenz. 1932 wurde eine neue Fabrik „Cho Sheng" mit 60 000 Dollar Kapital gegründet. Sie erzeugt täglich 50 Kisten Streichhölzer, die in Mittelchina und am südlichen Hoangho guten Absatz finden. Da man schon mit relativ wenig Kapital und einfacher Produktionstechnik Streichhölzer er-

zeugen kann, sollte dieser aussichtsreiche Geschäftszweig auch in Hankau mehr Verbreitung finden, zumal die chinesischen Provinzen zur Abwehr des ausländischen Wettbewerbs eine genossenschaftliche Verkaufsorganisation geschaffen haben.

Die Zahl der Hankau vorhandenen Druckereien wird mit 40 angegeben. Außerdem gibt es die gleiche Zahl von ganz kleinen Betrieben, die nur über je eine Steindruckpresse verfügen. Die größte ist die Wuhan-Druckerei, die Wertpapiere, Regierungsbekanntmachungen und vor der Währungsreform im Jahre 1935 die Banknoten der Provinz Hupeh druckte. Ihr Umsatz betrug 1934 ca. 300 000 chines. Dollar.

Im Verlauf der letzten Jahre hat sich der Verlag von Zeitungen in Hankau schnell entwickelt. Es gibt jetzt 12 Tageszeitungen die in eigenen Druckereien hergestellt werden. Die Auflageziffer ist freilich noch gering, denn nur die größte, die „Wuhan"-Tagesezeitung, erreicht eine Auflage von 7000. Mit 80 Beschäftigten wird ein Umsatz von 100 000 chines. Dollar erzielt.

i) Hankaus Gewerbe und die soziale Frage.

Die vorstehend aufgezählten Fabriken zeigen, daß man allenfalls von einer in Hankau heimischen Klein- und Mittelindustrie sprechen kann. In den erwähnten wie in den nicht erwähnten Branchen gibt es nun jeweils noch eine ganze Zahl von Kleinstbetrieben, die mit geringen finanziellen Mitteln und primitiven Werkzeugen mehr oder weniger im Familienbetrieb in handwerklicher Weise erzeugen.

Nähere Angaben sind über diese Art von Betrieben nicht zu erhalten, da amtliche Statistiken nicht aufgestellt werden, im übrigen Erhebungen dieser Art auch nur schwierig durchzuführen sind. Doch ist bekannt, daß alle diese Leute außerordentlich bedürfnislos sind und nur soviel verdienen, daß sie gerade leben können.

Genaue Angaben liegen vor über die Einkommensverhältnisse der in der Hankauschen Industrie beschäftigten Arbeiter. Dabei fällt sofort die große Unterschiedlichkeit in der Bezahlung auf.

Werkmeister oder Mechaniker verdienen monatlich in der Textilindustrie 16—36 chines. Dollar, nur in der Verpackungsindustrie bekommt der Mechaniker 100 chines. Dollar, was aus der besseren technischen Vorbildung zu erklären ist. In der Mühlenindustrie erhalten die Werkmeister 45—85 Dollar, in der Teefabrik 78, in der Zigarettenfabrik 50, bei der Herstellung des Kohlensäurewassers 75. Besonders gut bezahlt werden die Werkmeister im städtischen Kraftwerk (65 144 Dollar) und im Wasserwerk (40—124 Dollar). In der chemischen und in der Maschinenindustrie erhalten sie dagegen nur um 30 Dollar.

Bei den Arbeitern ist die Entlohnung einheitlicher. Die meisten verdienen 10—20 Dollar monatlich [23]) [24]). Eine Ausnahme nach oben bietet wieder die Wasser- und Elektrizitäts-Gesellschaft, wo die Arbeiter von 20 bis zu 65 Dollar verdienen. Unter 10 Dollar verdienen die Arbeiter in der pharmazeutischen und in der Farbenindustrie. Allerdings erhalten die Arbeiter im letzten Fall eine sogen. Reisunterstützung in Höhe von 7 Dollar, die aber auch von den städtischen Versorgungsbetrieben (9 Dollar) gezahlt wird. Es handelt sich hierbei um eine Art von variablem Lohn, der außer dem monatlichen Fixum in Anrechnung kommt. Nach persönlichen Erkundigungen ist diese Reisunterstützung früher nur gezahlt worden, wenn der Preis des Reises gestiegen war. Sie verschwand, wenn der Preis wieder ein normal erscheinendes Maß erreichte. In den erwähnten Fällen nun hat sich diese „Unterstützung" als ständige Einrichtung erhalten.

Die Arbeiterinnen verdienen durchweg noch weniger als die männlichen Arbeiter. Sie haben aber zum Ausgleich die Möglichkeit, gegen Entrichtung eines Entgelts

[23]) Chang hat für ganz China einen Durchschnitt. von 10—15 Dollar errechnet, während der Monatslohn des Handwerkers sich. auf 7,50 bis 10 Dollar beläuft. — Vgl. Weltwirtschaftliches Archiv, 45. Bd. H. 2. S. 268.

[24]) Nach eigenen Berechnungen dürfte der Anteil des Lohnes. der für Wohnung verausgabt wird. bei 20 % liegen. Den Hauptanteil — etwa 60 % — hat man den Ausgaben für Nahrung zuzurechnen. während auf Kleidung nur rund 10 % und die restlichen 10 % auf sonstige Ausgaben entfallen. Für Heizung und Licht ist kaum etwas zu veranschlagen. Gelegentliche Ausgaben dieser Art sind unter den „sonstigen" Ausgaben erfaßt.

von etwa $^1/_2$ Dollar in einem Schlafsaal der Fabrik zu wohnen, wenigstens soweit sie unverheiratet sind.

Die Arbeitszeit beträgt nach dem Gesetz 8, ausnahmsweise auch 10 Stunden. Arbeit von Kindern unter 14 Jahren ist verboten.

Nach einer Aufstellung verteilen sich die in Hankau tätigen Industriearbeiter (rund 8500) folgendermaßen auf die einzelnen Altersstufen[25]):

Alter	Anteil
16—19 Jahre	20,5 %
20—24 „	18,3 %
25—29 „	15,4 %
30—34 „	15,8 %
35—39 „	9,9 %
40—44 „	7,5 %
45—49 „	3,5 %
50—54 „	2,7 %
55—59 „	1,1 %
60—64 „	0,5 %
unbekannt	4,8 %
zusammen	100,0 %

Da die Industrie Hankaus vielfach Saisoncharakter hat, schwankt die absolute Zahl der Beschäftigten. Besondere Fürsorgeeinrichtungen lassen sich jedoch nur in Einzelfällen aufführen.

Lediglich die Wasser- und Elektrizitätsgesellschaft hat wiederum eine Art von Privatversicherung zur Unterstützung in Notfällen geschaffen. Die Arbeiter zahlen monatlich 50 cts und haben nach einem Jahr ununterbrochener Tätigkeit schon Anspruch auf 100 Dollar, nach 2 Jahren auf 200, nach 3 auf 300, nach 4 auf 400, wobei es auch in den späteren Jahren bleibt.

Die Zigarettenfabrik „Yi Chung" schreibt jedem Arbeiter monatlich 5 % seiner Lohnsumme gut, die ihm nach 5-jähriger Tätigkeit als Prämie ausgehändigt werden. Die „Shen Hsing"-Spinnerei unterhält außer dem Schlafsaal für die Arbeiterinnen eine Kantine, in der es für 3,60 Dollar monatlich drei Mahlzeiten täglich gibt. Die Arbeiterinnen erhalten außerdem jeden Tag eine Stunde Unterricht im Lesen und Schreiben. Neuerdings denkt man daran, eine Art Arbeitersiedlung zu schaffen.

[25]) Hankaus Handelszeitschrift, Nov. 1935, S. 19.

2. Binnen- und Außenhandel.

a) Die Entwicklung des Handels.

Die Anfänge des Handels von Hankau fallen, wie erwähnt, in die Zeit zwischen der Tang- und der Sung-Dynastie (um 950 n. Chr.). In den letzten Jahren der Ming- und zu Anfang der Ching-Dynastie (um 1640 n. Chr.) stieg der Handel so an, daß es gemeinsam mit den bereits genannten Städten Fushen, Chingte und Chushien zu einer der „Großen Vier" wurde, der den Binnenhandel in allen benachbarten Provinzen beherrschte.

Sobald China nach seiner wirtschaftlichen Erschließung mit fremden Völkern Handel zu treiben begann, wurde Hankau seiner günstigen Stellung wegen zu einem der größten Handelshäfen Chinas. Alle ausländischen Produkte, die nach den Provinzen am oberen Jangtse-Kiang und nach den Gebieten links und rechts des Jangtse-Kiang geliefert wurden, stapelte man — ebenso wie die heimischen Produkte — in Hankau auf, bevor sie ihrem Bestimmungsort zugingen. Mengenmäßig ist der Umsatz der Handelsgüter durch die Statistik nicht erfaßt [26]).

Der Wert der jährlich in Hankau in der Zeit von 1865—1935 umgesetzten Güter betrug in Millionen HK.-Taels [27])[28]):

---

[26]) Annual Trade Reports and Returns.

[27]) Annual Trade Reports and Returns. Heransg. von The Maritime Customs, China. Bei den hier erfaßten Gütern handelt es sich um solche, die sowohl aus dem Inland wie auch aus dem Ausland in das Gebiet von Hankau ausgeführt bzw. von ihm ins In- bzw. Ausland eingeführt wurde.

[28]) Ein Hk.-Tael (Haikwan-Tael) ist eine Gewichtseinheit Silber mit einem bestimmten Feingehalt (37,79937 g). Der Wert des Haikwan-Tael in USA-Dollar ausgedrückt, entwickelte sich von 1900—1930 wie folgt:

1902: 1 Haikwan-Tael = 0,63 Doll.; 1912: = 0.74 Dollar; 1921 = 0.76 Dollar; 1929 = 0,64 Dollar; 1933 = 0.41 Dollar; 1935 = 0.56 Dollar.

Jahr	Gesamtwert	Jahr	Gesamtwert
1865	23,2	1920	170,0
1870	33.8	1925	288,8
1875	33,0	1928	311,7
1880	40,3	1929	265,5
1885	38,2	1930	200,5
1890	36,4	1931	208,4
1895	44,5	1932	153,5
1900	57,0	1933	147,4
1905	111,0	1934	155,5
1910	135,3	1935	162,6
1915	160.9		

Es ist zweckmäßig, die Entwicklung Hankaus in seinen Beziehungen zum internationalen Handel in drei Perioden einzuteilen:

a) Zu Anfang der ersten Periode (1865—1894) wurde Hankau für den Welthandel erschlossen. Allerdings blieb der Handel noch ziemlich unbedeutend. Das lag an den schlechten Verkehrswegen und den nur in geringem Umfang vorhandenen Transportmitteln. Hankau hatte noch keine Industrie, sondern nur ein auf die Befriedigung des Bedarfs im nächsten Umkreis eingerichtetes Handwerk. Das Bankwesen war unentwickelt. Diese Wirtschaftsverfassung hinderte den Handel Hankaus, einen schnellen Aufschwung zu nehmen. 30 Jahre lang, während der britischen Konzession, blieb der Hankausche Handel umfangmäßig zwischen 30 und 40 Millionen Tael. Man muß bedenken, daß dies die Zeit ist, in der sich die europäischen Volkswirtschaften besonders schnell entwickelten. China blieb von der Entstehung der kapitalistischen Wirtschaftsweise unberührt und lebte unbehelligt sein Eigenleben, soweit das Ausland – im wohlverstandenen Eigeninteresse — ihm nicht irgendwelche Austauschbeziehungen aufzwang.

b) Nachdem auch die anderen erwähnten Nationen Konzessionen erhalten hatten, stieg der Wert des jährlichen Handelsvolumens innerhalb von 5 Jahren um ungefähr die Hälfte an. In diese zweite Periode von 1895 – 1905 fällt die Entstehung einer modernen Kreditwirtschaft und die Bildung größerer Kapitalien, wodurch der Uebergang vom Handwerk zur Industrie möglich wurde.

Zur Verbesserung der Transportverhältnisse wurden Eisenbahnen gebaut, und Straßen angelegt[29]). Insgesamt stieg der Wert der im- und exportierten Handelsgüter innerhalb der erwähnten 10 Jahre um über 66 Millionen auf 111 Millionen Tael.

c) Die dritte Periode beginnt 1906 als eine Zeit noch schnelleren Aufschwungs. Industrie und Handel entwickeln sich überaus günstig. Während des Weltkrieges haben dann besonders die national-chinesischen Kräfte Hankaus die Möglichkeit einer ungestörten und ungehinderten Entfaltung, die auch nach dem Weltkriege noch anhielt. Aus der vorstehenden Tabelle ist zu ersehen, daß Hankau bis 1928 in dauerndem wirtschaftlichen Aufstieg begriffen war.

Der Aufschwung Hankaus wurde 1931 und 1934 durch Ueberschwemmungen und überdies durch politische Unruhen unterbrochen. Die Ziffer des Güterumschlages in Hankau sank tief unter die der Jahre allgemeinen Wohlstandes.

Die große Ueberschwemmung zerstörte 1931 die Verkehrsverbindungen und vernichtete das Getreide im Hinterland Hankaus. Der Schaden war unübersehbar. Im Jahre 1934 vernichtete eine Ueberschwemmung des Han-Flusses ebenfalls die gesamte Ernte der Bauern und damit auch den Handel Hankaus, soweit er sich mit dem Vertrieb der agrarischen Produkte des Hinterlandes befaßte.

An politischen Gründen seien vor allem zwei erwähnt: die Gegnerschaft gegen die Japaner und der Kommunismus. In China entwickelte sich bekanntlich in den letzten Jahren eine antijapanische Bewegung, die den japanischen Import boykottierte. Die Folge dieser politischen Bewegung war zunächst eine allgemeine Stockung des Handels. Im Jahre 1932 bedrohten die Kommunisten mehrere Male die Provinz Hupeh und unterbrachen die Eisenbahnverbindung Peking Hankau. Dadurch wurde der Transport der Güter nach dem Norden verhindert.

Ferner ist der Rückgang des Hankauschen Handels — wie des der anderen Häfen — aus der Weltwirtschaftskrise zu erklären, die infolge der Intensität der zwischen-

[29]) Vgl. Abschnitt Verkehr.

staatlichen Wirtschaftsbeziehungen China nicht unberührt lassen konnte.

b) Hankau als Binnenhandelsplatz.

Hankau gehört zu den 5 größten Häfen Chinas. Die 4 anderen: Schanghai, Dairen [30]), Tientsin und Kanton sind umittelbar am Ozean gelegen. Hankau aber ist zugleich unter den „Großen Fünf" einziger und auch größter Binnenhafen Chinas [31]).

„Kaum ein anderes Land hat einen so bedeutenden Platz mit der besonderen Bestimmung für den inneren Handel aufzuweisen", sagt von Richthofen, „wie China in Hankau besitzt" [32]). Nicht nur der Handel Hupehs, sondern auch der Handel der sich südlich anschließenden Provinzen Hunan und Kiangsi und der der nördlich und westlich angrenzenden Provinzen Honan und Setschuan ist nach Hankau ausgerichtet. Ueber die Handelsfirmen sind Einzelheiten so gut wie nicht bekannt. Es ist deshalb hier nicht, wie bei der Erörterung der Hankau'schen Industrie, möglich, nähere Angaben über Kapitalverhältnisse, Zahl der Beschäftigten und dergleichen zu machen.

Die wichtigsten Produkte Hupehs sind Baumwolle, Holzöl, Baumwollgarn, Eier und Eierprodukte, Sesamsaat, Tee, Eisenerz usw. [33]). Außer mit den beiden anderen weiter westlich gelegenen Jangtsehäfen der Provinz Hupeh, Schasi und Jtschang, steht Hankau durch die Wasserstraße mit dem Handelsplatz Lauhokau am Han-Kiang in Verbindung, der für die Handelsbeziehungen zwischen Hupeh und Schensi eine große Rolle spielt.

Aus Honan, dessen wichtigste Handelsplätze Tschenghsien an dem Kreuzungspunkt der Eisenbahnlinien Peking—Hankau und Lung—Hai und Schö -Kitschönn sind, kommen Sesamsaat, gelbe Bohnen, Rohbaumwolle, Eier und Häute.

---

30) Jetzt mandschurisch.

31) Was die verkehrspolitischen Fragen angeht, so sei auf die einschlägigen Ausführungen weiter unten verwiesen.

32) v. Richthofen, China, Bd. 2, S. 41.

33) Vgl. Hankaus Handelszeitschrift. Sept. 1934. S. 6 ff. und Dschu: Die Binnenschiffahrt auf dem Jangtse-Kiang seit 1900. S. 48 ff.

Diese Städte sind durch den Han-Fluß und einen seiner Nebenflüsse mit Hankau verbunden.

Die Verkehrswege, die Hankau mit den wichtigsten Handelsplätzen der Provinz Hunan, Schangscha und Jotschow verknüpfen, sind die Wasserstraße des Hsiang-Flusses und des Tungting-Sees sowie die Eisenbahnlinien Kanton-Hankau. Aus Hunan werden Holzöl, Sesamsaat, Tee, Eier, China-Gras, gelbe Bohnen, Antimon und Bleierz nach Hankau verschifft.

Die Provinz Kiangsi, die östlich von Hankau gelegen ist, liefert Tee, Holzöl, Kohle usw. über den Jangtse-Kiang nach Hankau.

Die wichtigsten Produkte der Provinz Setschuan, wie Holzöl, Häute, Schweineborsten, Medizinkräuter usw. werden über Tschungking und Wanhsien, die Haupthandelsplätze dieser Provinz, nach Hankau verschifft.

Diese Rohprodukte werden in Hankau verarbeitet und wieder nach anderen chinesischen Städten gebracht oder auch ins Ausland ausgeführt. Außer diesen Artikeln führt Hankau noch einige Fertigwaren wie Baumwollgespinste, Baumwollgarn, Knöpfe, Zigaretten usw. aus.

Die Menge der aus China nach Hankau gebrachten Güter ist im einzelnen statistisch nicht erfaßt [34]).

Ueber den gesamten Binnenhandel Hankaus von 1924 bis 1933 gibt die folgende Tabelle Aufschluß [35])::

In Millionen HK.-Taels.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamt
1924	53,7	148,3	202,0
1925	60,5	144,3	204,8
1926	48,2	158,8	207,0
1927	45,6	124,5	170,1
1928	64,6	168,9	233,5
1929	62,8	140,1	202,9
1930	44,4	110,8	155,2
1931	66,2	84,4	150,6
1932	59,9	48,6	108,5
1933	65,3	52,2	117,5

Nach der Statistik ist also der Höhepunkt im reinen Binnenhandelsumsatz Hankaus im Jahre 1928 mit 233,5 Mill.

[34]) Annual Trade Reports und Returns.

[35]) Ebenda.

HK.-Taels erreicht. Man erkennt zugleich die überragende Bedeutung Hankaus als Verarbeitungsplatz, denn der Wert der aus China nach Hankau gebrachten Güter erreichte bis 1931 insgesamt wertmäßig nicht einmal die Hälfte der von Hankau ins Land verkauften Waren. Seitdem ging die „Ausfuhr", wohl infolge der Ueberschwemmungsschäden, zeitweise stark zurück.

c) Hankau als Außenhandelsplatz.

Die Außenhandelsziffern vermitteln folgendes Bild von Hankaus Aufstieg seit Beginn dieses Jahrhunderts in Mill. HK.-Taels [36]):

Jahr	Ausfuhr	Einfuhr	Gesamt
bis 1900	6,2	0,8	7,0
1903	4,8	7,8	12,6
1907	12,3	19,4	31,7
1912	17.3	22,0	39.3
1924	19,8	60,7	80.5
1932	20,3	24,7	45,0
1933	4,9	22,0	26,9
1934	6,3	20,7	27,0
1935	8,1	21,3	29,4

Die Einfuhr aus dem Auslande war bis 1900 für Hankau verhältnismäßig unerheblich gewesen. Nach 1903 nimmt die Einfuhr, wie aus der Tabelle zu ersehen ist, stark zu. Weiterhin ist zu erkennen, daß das Jahr 1903 der eigentliche Wendepunkt in der Geschichte des Handels Hankaus ist. Die Ziffer des gesamten Handels verdoppelte sich. Nicht zuletzt mag der Vertrag von Shemenoseki im Jahre 1894, der den chinesisch-japanischen Krieg beendete, dazu beigetragen haben. Dieser Vertrag bestimmt, daß die Städte Schasi und Tungking, die im Hinterland von Hankau liegen, und auch wichtige Handelsplätze am Jangtse-Kiang sind, ebenso wie Hankau dem internationalen Handel geöffnet wurden. In diesem Zusammenhang sei auch auf das „Boxer-Protokoll" von 1900 verwiesen, auf Grund dessen den ausländischen Kaufleuten über den Konzessionen hinausgehende Vorrechte gewährt wurden.

[36]) Annual Trade Reports und Returns. — In den Ziffern ist lediglich der chinesische Außenhandel erfaßt, soweit er über Hankau ging

Nach den Berichten der amerikanischen Wirtschaftskommission betrugen die Anteile Deutschlands, Amerikas, Japans und Englands am Außenhandel Hankaus: [37]):

	1933				1934			
	Import Mill. KH.-Taels	%	Export Mill. KH.-Taels	%	Import Mill. HK.-Taels	%	Export Mill. KH.-Taels	%
Deutschland	1,4	6,42	0,7	14,29	1,1	5,33	0,7	11,12
Amerika	7,6	34,56	0,7	14.29	4,2	20,26	0,7	11,12
Japan	4,3	19,52	0,8	16.32	4,0	19,32	1,1	17,46
England	1,3	5,90	2,1	42,85	5,4	26,10	2,3	36,52
andere Länder	7,4	33,60	0,6	12.25	6,0	29,00	1,5	23,78
Insgesamt	22.0	100.00	4,9	100,00	20,7	100.00	6,3	100,00

Was die vergleichsweise Stellung Hankaus zu den anderen Hafenstädten anbelangt, so schwang sich Hankau in den Jahren 1910 1917 zur zweitwichtigsten Hafenstadt Chinas auf. Trotzdem blieb es Schanghai gegenüber noch weit zurück. Im Jahre 1918 gelangte Hankau auf den dritten Platz, 1923 auf den siebenten, 1927 auf den neunten und 1930 auf den zehnten. Im Jahre 1931 stand Hankau wieder an achter Stelle und seit 1934 an sechster. Dabei ist freilich zu berücksichtigen, daß die mandschurischen Städte Antung und Dairen, große, früher chinesische Hafenstädte, in japanischen Besitz übergegangen sind. Ein Vergleich ergibt folgendes Bild:

[37]) Entnommen der „Handelszeitschrift Hankaus", Febr. 1935, 11 ff. (in chines. Sprache).

Hankau im Vergleich zu anderen Hafenstädten Chinas: [38])[39])

Jahr	Erste	Zweite	Dritte	Vierte	Fünfte	Sechste	Siebete	Achte	Neunte	Zehnte
1921	Schanghai	Dairen	Tientsien	Kanton	Hankau	Antung	Kiaochow	Swatoe	Lappa	Harbin
	636	169	126	112	58	51	43	35	30	28
1923	Schanghai	Dairen	Kanton	Tientsin	Antung	Kiaochow	Hankau	Kowloon	Harbin	Swatow
	694	182	164	126	69	58	55	48	43	41
1927	Schanghai	Dairen	Tientsin	Kanton	Antung	Harbin	Kiaochow	Swatow	**Hankau**	Lappa
	785	259	190	113	91	90	78	41	30	20
1930	Schanghai	Dairen	Tientsin	Kanton	Kiaochow	Antung	Harbin	Swatow	Kowloon	**Hankau**
	992	319	182	111	89	75	67	56	48	45
1931	Schanghai	Dairen	Tientsin	Kanton	Kiaochow	Kowloon	Harbin	**Hankau**	Swatow	Antung
	1112	321	198	118	94	64	62	57	46	43
1933	Schanghai	Tientsin	Kanton	Kiaochow	Kowloon	Sweatow	**Hankau**	Amoy	Mengtsz	Kongmoom
	675	134	77	72	64	49	27	23	21	15
1934	Schanghai	Tientien	Kiaochow	Kanton	Kowloon	**Hankau**	Swatow	Mengtsz	Amoy	Chefoo
	560	114	54	52	52	27	26	14	12	11
1935	Schanghai	Tientsien	Kiaochow	Kanton	Kowloon	**Hankau**	Swatow	Mengtsz	Amoy	Chefoo
	511	113	64	47	49	29	29	15	12	9

d) Art und Umfang der Einfuhr.

Einen zahlenmäßigen Aufschluß über die wichtigsten Artikel, die über Hankau ihren Weg ins Innere Chinas nehmen, und ihre wertmäßige Bewegung vermittelt folgende Tabelle [40]):

Wichtige Einfuhrartikel Hankaus in 1000 K.H.-Taels.

	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Teestaub	155	2273	1719	3685	828	529	996	358	1	—	37
Reis	1654	9985	88	6	29	2136	796	4307	—	—	56
Zucker	9834	8080	7622	11878	10226	9484	8496	1294	682	1373	1463
Petroleum	6742	2725	2916	5189	3830	55	6775	3202	4434	248	3684
Kupferplatte	1146	529	358	289	299	405	76	—	—	47	—
Baumwollwaren	—	12166	7114	16190	14667	9357	9401	1551	1076	669	287
Baumwollgarn	3671	2439	720	1837	1076	729	583	—	—	—	—
Zinnplatten	948	1109	—	1041	1107	1047	430	144	313	—	137
Farben	480	271	109	788	559	340	866	15	11	14	26
Indigos	3046	1649	1437	2014	1876	1258	1624	14	1084	888	341
Tabak	3621	2510	—	1801	4344	3346	2927	—	—	—	—

[38]) Zusammengestellt nach Angaben in der „Hankaus Handelszeitschrift" Febr. 1935, S. 11 ff. Die Ziffer gibt den wertmäßigen Umfang des Außenhandels in Millionen HK.-Taels an.

[39]) In der Tabelle sind nur verhältnismäßig große Hafenstädte erwähnt. Unerwähnt blieben z. B. Newchwäng, Amoy, Mengtsz, Lappa; Foochow, Ningpo, Nanking, Kiukiang, Wuchow, Kongmoon, Chinwangtao, Chefoo, Chinkiang, Lungchingtsun usw.

[40]) Annual Trade Reports and Returns.

Bei der Einfuhr von Tee handelt es sich um eine bestimmte Sorte von aus Rußland eingeführtem Teestaub, der in Hankau zum sogen. „Brick Tea" verarbeitet und z. T. wieder ausgeführt wird. Das Maximum der Einfuhr dieses Teestaubes betrug im Jahre 1928 etwa 3,6 Mill. Tael. In den letzten Jahren ist diese Einfuhr stark zurückgegangen. Der Grund liegt darin, daß auch in Rußland (Wladiwostock) eine „Brick Tea"-Fabrik begründet wurde. Von Hankau wurden die Teeziegel vorwiegend nach Rußland, England, Deutschland, Frankreich, Amerika und der Türkei exportiert.

Ausländischer Reis ist im Jahre 1932 im Werte von etwa 4,3 Mill. Tael eingeführt worden, was auffällig ist, weil noch in den Jahren 1927 bis 1931 außer 1930 jährlich weniger als 1 Million Tael für ausländischen Reis ausgegeben wurde. Die außergewöhnliche Zunahme des Reisimportes wurde durch die politischen Unruhen einerseits und die Ueberschwemmung andererseits bedingt. Die Ueberschwemmung im Jahre 1932 vernichtete u. a. die Reisernte der Provinzen Huan und Hupeh, in denen vornehmlich der Reisanbau gepflegt wird. Die Reiseinfuhr für die Jahre 1933 und 1934 ist statistisch nicht ermittelt. Im Jahre 1935 wurde die Reiseinfuhr infolge staatlicher Kontingentierungsmaßnahmen stark eingeschränkt.

Die Zuckereinfuhr hat sich gut entwickelt; besonders groß war sie im Jahre 1928. Sie betrug 11,8 Mill. Tael. Nach 1931 sank sie sehr, 1935 stieg sie wieder an. Der Grund für die Schwankungen im Zuckerkonsum — und dadurch in der Zuckereinfuhr — ist die wechselnde Höhe des Lebensstandards. Sie wiederum ist von Naturkatastrophen beeinträchtigt, die — wie z. B. die Ueberschwemmungen — oft große volkswirtschaftliche Werte vernichten. In den Jahren, in denen China von Naturkatastrophen verschont bleibt, steigt der Lebensstandard im allgemeinen an.

Ein anderer wichtiger Einfuhrartikel ist Petroleum. Die Einfuhr des Petroleums betrug im Jahre 1931 6,7 Mill. Tael und spielt in den letzten Jahren im Einfuhrhandel Hankaus eine unverändert wichtige Rolle. Die Konkurrenz zwischen den Petroleumproduzenten ist so stark, daß die Preise stets verhältnismäßig stark gedrückt sind.

Seit 1915 sind auch Kupferplatten ein wichtiger Einfuhrartikel. Sie wurden vor allem zu Münzprägungen verwendet. Die Einfuhr betrug im Jahre 1925 etwa 1,1 Mill. Tael. Nach der Außerbetriebsetzung der Münzstätte „Wuchang" ging die Kupferplatteneinfuhr zurück.

Der wichtigste, über Hankau geleitete Einfuhrartikel sind die Baumwollwaren. Im Jahre 1928 machten sie etwa 16 Mill. Tael aus. Seitdem sinken sie ständig ab.

Die Einfuhr von Baumwollgarnen hat sich in den letzten Jahren ebenfalls stark vermindert; von 1,8 Mill. Tael im Jahre 1928 sank sie, bis seit 1932 Baumwollgarne über Hankau überhaupt nicht mehr eingeführt werden. Der Grund dafür ist in der Vermehrung der Spinnereien in und um Hankau und in der damit verbundenen Intensivierung der einheimischen Garnproduktion zu sehen.

Außer diesen oben genannten Einfuhrgütern sind noch Zinnplatten, Farben, Indigo, Tabak usw. als Gegenstände der Einfuhr zu erwähnen.

e) Art und Umfang der Ausfuhr.

Hankau besitzt nicht nur eine günstige Verkehrslage, sondern auch eine fruchtbare Umgebung. Landwirtschaftliche Produkte sind so reichlich vorhanden, daß sie zur Belebung des Handels von Hankau bedeutend beizutragen vermögen.

Die wichtigen Ausfuhrgüter Hankaus sind in der folgenden Tabelle zusammengefaßt[41]):

In 1000 HK-Taels.

	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	193
Tee	8300	10709	9614	15580	15319	5057	5941	2800	44	693	68
Eiprodukte	10220	8585	6244	11729	9360	9278	7714	3649	1878	—	1
Baumwolle	42633	52438	27668	54509	38306	26742	10657	48		919	96
Holzöl	6616	7070	8488	9616	6725	4848	5277	6914	1026	—	-
Ramie	2929	2948	3398	2171	2259	2601	3464	1108	27	51	
Borsten	1956	1888	1886	1587	1800	1797	1706	979	77	—	
Sesamsaat	1198	4046	3022	6054	4789	7343	7980	87	242	—	-
Bohnen u. Bohnenprodukte	3146	4391	4684	4135	1382	2268	1783	—	—	72	7
Rohseide	2717	2735	3685	2964	2220	1396	1402	—	—	12	20
Häute u. Felle	2890	2752	1719	9236	6162	3043	2513	710	149	—	-
Lack	1035	927	1363	1221	779	498	670	393	—	88	18
Pflanzentalg	2383	1221	2865	1815	2012	1831	776	12	- -	1716	174

[41]) a. a. O.

Tee wurde schon vor mehreren hundert Jahren nach Europa ausgeführt und ist seit langen Jahren einer der Hauptausfuhrartikel Chinas. Wegen der konservativen chinesischen Anbaumethoden, die der modernen Zeit nicht mehr gerecht werden und wegen der drückenden Konkurrenz des Japan- und Ceylon-Tees nahm die Teeausfuhr seit 1931 ständig ab. Seit 1931 sank die Tee-Ausfuhr Hankaus ständig und hat sich auch in den letzten Jahren nicht recht erholen können. Absatzgebiete sind Rußland, Frankreich, Amerika, England und Deutschland.

Die Ausfuhr Hankaus von Eiern und Eiprodukten[42]) hatte im Jahre 1928 noch einen Wert von 11,7 Mill. Tael. Sie sank im Jahre 1931 auf 7,7 Mill. Tael, also um 23 % gegen das Jahr 1928. Dieses Absinken der Einfuhr beruht auf den hohen Einfuhrzöllen, die England und Amerika auf Eier und Eierprodukte gelegt haben. Vor 1929, als Amerika die Einfuhrzölle noch nicht erhoben hatte, betrug die Ausfuhr von Hankau nach Amerika etwa 50 % der chinesischen Gesamtausfuhr[43]). England hat erst im Jahre 1935 die Einfuhrzölle erhöht und auf diese Weise die Einfuhr stark beschränkt. Seit 1931 sinkt die Ausfuhr ständig ab.

Baumwolle ist bis 1931 der Hauptartikel im Ausfuhrhandel Hankaus. Dabei ist bemerkenswert, daß der Wert der Baumwollausfuhr von Hankau in den Jahren 1923–1926 etwa 40 % der gesamten Ausfuhr Chinas betrug[44]). Zwischen 1926 und 1931 schwankte die Ausfuhr beträchtlich. 1931 sank sie auf ca. 10 Mill. Tael, um schon im nächsten Jahr bis heute aus den Statistiken ganz zu verschwinden. Das Schwanken der Baumwollausfuhr und die Schrumpfung, die nach 1931 besonders augenfällig wird, haben wiederum ihre Ursache in den großen Ueberschwemmungen und den damit verbundenen Ernteschäden.

---

[42]) Getrocknetes Eiweiß wird als Nahrungsmittel oder als Rohstoff zur Herstellung imitierten Elfenbeins oder von Lacken verwendet. Eigelb ist nur Nahrungsmittel..

[43]) Vgl. Industrie u. Handel Wuchans. Schanghai 1932, S. 104 (in chines. Sprache).

[44]) a. a. O., S. 40.

Die Holzölausfuhr betrug im Jahre 1928 etwa 9,6 Mill. Tael, d. h. 80 % der gesamten Holzölausfuhr Chinas[45]). Deswegen bürgerte sich auch vielfach der Name „Hankau-Holzöl" für dieses Produkt ein. Seit 1933 ging — aus denselben Gründen wie bei der Baumwollausfuhr — die Holzölausfuhr zurück: die Ueberschwemmungen verhinderten die Gewinnung des Holzöles.

Es folgen Ramie[46]), Borsten, Sesamsaat, Bohnen und Bohnenprodukte, Rohseide, Häute, Felle, Lacke, Talg usw.

3. Verkehrswesen.

a) Die Entwicklung der Verkehrswege.

Hankau hat, verkehrsgeographisch gesehen, eine durchaus günstige Lage. Es ist deshalb vom Standpunkte Hankaus zu bedauern, daß die in dieser Weise vorhandenen Möglichkeiten nicht voll genutzt wurden. Die Industrialisierung hätte dann ganz andere Ausmaße gewinnen können. „Leistung und Reichweite der Verkehrsmittel haben sich für den Rohstoffbezug und für den Absatz der Fertigprodukte als zu gering erwiesen"[47]). Die Lage Schanghais war günstiger, weil der Verkehr allein mit Seeschiffen zu bewältigen war; die Unzulänglichkeit der Verkehrsmittel, nicht der Verkehrswege, hielt dagegen die Entwicklung Hankaus zurück. Das gilt allerdings nicht nur für Hankau, sondern für fast alle Städte im Binnenlande, die infolge mangelnder Erschließung der Verkehrsmöglichkeiten keinen über die Selbstversorgung hinausgehenden Markt haben[48]). Die in der Stadt hergestellten Handwerksarbeiten werden gegen die landwirtschaftlichen Produkte der Umgebung eingetauscht: das ist alles.

Zubringer der Güter ist für Hankau die Hauptwasserstraße des Jangtse, der über eine reiche Zahl von Nebenflüssen verfügt, die sich ebenfalls vorzüglich auch für Schiffe größeren Ausmaßes eignen. Natürliche Voraus-

---

45) a. a. O., S. 108 ff.

46) Ramie wird zur Herstellung von Stoffen oder Netzen verwendet.

47) H.-S. Chen, a. a. O., S. 325.

48) Vgl. Chen, z. Das Verkehrswesen Hupehs, in: Hankaus Handelszeitschrift, Okt. 1934, S. 20 ff.

setzungen wie stets ausreichender Wasserstand, keine Eisgefahr, günstige Mündung des Stromes waren die wichtigsten Erfordernisse für die Brauchbarkeit des Jangtse als Verkehrsweg, zu der freilich auch eine ausreichende Bevölkerungsdichte kam.

Die Bevölkerung lebte von der Betätigung in der Landwirtschaft oder der alteingesessen Manufaktur. Diese brachten zusammen mit der aufkommenden Industrie einen angeregten Güterverkehr zwischen den einzelnen Teilen des Jangtsegebietes und zwischen diesen und dem übrigen China und dem Auslande. Von Vorteil war dabei die Struktur des Güterverkehrs, der alle erdenklichen Stoffe umfaßt, so daß auch z. B. die sich aus der landwirtschaftlichen Produktion ergebenden Saisonschwankungen nicht stark auswirken. Wie es so oft in der Geschichte gewesen ist, entwickelten sich Handel, Gewerbe und Verkehr auch in Hankau miteinander, sie befruchteten sich gegenseitig.

Die von Hankau beherrschten Wasserstraßen, einschließlich des Jangtse, stellen vor allem Ost-West-Verbindungen dar. An Nord-Süd-Wasserwegen fehlt es. Daraus ist zu erklären, daß Eisenbahnen bisher fast ausschließlich in dieser Richtung gebaut wurden, um eine Verbindung von den nördlichen Provinzen über Hankau nach dem Süden herzustellen. Deshalb ist in der Ost-West-Richtung der Dampferverkehr auch für die Personenfahrt besonders wichtig, was durch die geringe Höhe der Tarife verstärkt wird.

Neben den Schienen- und Wasserwegen haben heute in allen Ländern die Straßen, die in alten Zeiten für manche Länder die einzigen Verkehrswege waren, eine stets steigende Bedeutung erlangt. Trotzdem werden sie, wie auch in anderen Ländern, nur eine geringere Rolle spielen können. Das werden auch die niedrigen Zahlen der Kraftwagen zeigen. Bis zur Motorisierung ist es weit, wenn natürliche Wasserwege vorhanden sind und der Gedanke, daß Zeit Geld ist, sich noch nicht eingebürgert hat.

Was endlich den Luftverkehr anbelangt, so verfügt Hankau zwar über einen Flughafen, aber vom Flugverkehr ist für absehbare Zeit kaum eine einschneidende Einwirkung auf das Wirtschaftsleben Hankaus zu erwarten.

b) Schiffahrt.

Aus dem Gesagten erhellt die hervorragende Bedeutung des Jangtse als natürliche Wasserstraße für Seeschiffe. Fremde Nationen haben das bereits frühzeitig ausgenutzt und für den Verkehr auf dem Jangtse Rechtsverhältnisse geschaffen, die einem grundlegenden Satze des Völkerrechts widersprechen. Nach ihm stehen Ströme, die in dem Gebiete desselben Staates entspringen und münden, unter seiner ausschließlichen Oberhoheit [49]). Durch verschiedene ihm aufgezwungene Verträge hat China sein Hoheitsrecht über den Jangtse und seine Nebenflüsse verloren. Die Schiffahrt auf dem Jangtse steht seit der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts allen Nationen offen[50]).

Diesem Umstande ist es zu verdanken, daß die Binnenschiffahrt von und nach Hankau auch heute noch außer von fünf chinesischen von einer japanischen und zwei englischen Gesellschaften betrieben wird. Dabei sind drei Hauptstrecken zu unterscheiden: die von Hankau nach Schanghai, die über Itschang nach Tschungking (also zur Quelle hin) und die durch den Tungtingsee nach Tschangtscha.

Mit Ausnahme der beiden englischen Unternehmen, die in Hongkong beheimatet sind, haben die Gesellschaften ihren Sitz in Schanghai und unterhalten in Hankau lediglich Agenturen. Die größte chinesische, die japanische und die beiden englischen Gesellschaften versehen den Dienst auf den drei Hauptstrecken. Von den chinesischen Gesellschaften fahren außerdem drei auf der Strecke Hankau- Schanghai, zwei von Hankau nach Tschangtscha. Eine chinesische befährt lediglich die Strecke Hankau- Schanghai.

Außer den hier zu erwähnenden größeren Gesellschaften gibt es auf dem Jangtse noch eine ganze Reihe von kleinen, nicht nur chinesischen Schiffahrtsunternehmen, auf die im einzelnen nicht eingegangen wird, ebenso wie auf den stitistisch in keiner Weise erfaßten Dschunkenverkehr.

Die Schiffe fast aller großen Reedereien verkehren

[49]) v. Liszt-Fleischmann, Das Völkerrecht, Berlin 1925, S. 139.

[50]) Einzelheiten dazu s. Gweng-Tzam Dschu: Die Binnenschiffahrt auf dem Jangtse-Kiang seit 1900, Berlin 1933, S. 21 ff.

nicht nur auf dem Jangtse, sondern auch in der Küstenschiffahrt. Ja, man kann sagen, daß alle Jängtseschiffährtsgesellschaften ursprünglich nur Küstenschiffahrt betrieben haben. Sie dehnten sich dann sehr bald auf den Jangtse aus, da man sich davon mit Recht Gewinn versprach. War doch eine derartige Verbindung von Küsten- und Jangtseschiffahrt infolge der technischen Voraussetzungen leicht möglich [51]). Es läßt sich infolge dieser Verknüpfung nicht genau sagen, wie viele Dampfer der Gesellschaften zur Bewältigung des Verkehrs von und nach Hankau allein zur Verfügung gestellt werden [52]).

Die größte chinesische Gesellschaft ist die aus dem Jahre 1872 stammende „Chinese Merchants Steam Navignation Co" mit insgesamt 40 Mill. Dollar Kapital [53]), die 14 Dampfer, das sind rd. 22 000 Registertonnen, für den Jangtse in Dienst gestellt hat. 4 Dampfer davon versehen den Dienst auch auf dem oberen Jangtse und über den Tungtingsee. Die Gründung der Gesellschaft erfolgte durch Kaufleute unter Mitwirkung des Staates.

Die nächste ist die „San-Peh-Steam Navigation Co" mit 13 Dampfern bzw. rd. 13 000 Registertonnen. Die „Ming Schen" hat 6 Schiffe mit rd. 2500 Registertonnen, die bis Tschungking durchfahren, die „Hung An" 7 Dampfer mit rd. 8000 t. Die letzte chinesische Gesellschaft „Ningchow" verfügt nur über einen einzigen Dampfer von 1900 t.

Die englische Gesellschaft Bullerfield & Swire übertrifft selbst die Chinese Merchants Co an Schiffseinheiten und Laderaum. Sie hat ebenfalls über 26 000 t Schiffsraum bei 16 verfügbaren Dampfern. Die Jardine Mathesan & Co besitzt 13 Schiffe, das sind rd. 21 500 t. Die japanische

---

51) Einzelheiten über Verhältnis von Jangtse zu Küstenschiffahrt vgl. Gweng Tzam Dschu: Die Binnenschiffahrt auf dem Jangtse-Kiang seit 1900, S. 92 ff.

52) Die nachstehend angegebenen Ziffern können infolgedessen keinen Anspruch auf Genauigkeit erheben, da sehr wohl der eine oder der andere Dampfer auch in der Küstenschiffahrt Verwendung finden mag.

53) Vgl. The Shun Pao Year Book. Schanghai. 1933. Abschn. 0, S. 49 ff. und Jahrbuch der chines. Wirtschaft. Nanking 1936. Abschn. L, S. 770 ff.

Firma „Jeh Ching" verfügt über 11 Dampfer (rd. 18 500 t), die, wie erwähnt, alle Hauptstrecken befahren.

Nach einer amtlichen Statistik wurden im Jahre 1931 folgende Einheiten in Hankau gelöscht:

4497	Flußdampfer mit rd.	5,6 Mill.	tons
461	Seedampfer mit rd.	1,0 Mill.	„
110	Segelschiffe mit rd.	25 000	„
6030	Barkassen mit rd.	800 000	„
	(einschl. der von ihnen gezogenen Lastkähne).		
78	Dschunken mit rd.	8 500	„[54] [55]

Zum Vergleich seien entsprechende Zahlen für Schanghai genannt:

13 310	Seedampfer mit rd.	32,5 Mill.	tons
3 781	Flußdampfer mit rd.	5,1 Mill.	„
943	Segelschiffe mit rd.	208 000	„
1 694	Barkassen mit rd.	136 000	„
1 067	Dschunken mit rd.	23 000	„

Diese Zahlen mögen als repräsentativ auch für die übrige Zeit gelten. Das trifft allerdings nicht zu für die Zahl der Seeschiffe und ihren Laderaum, denn in einzelnen Jahren nach dem Kriege wurden in Hankau mehr als 800 Seeschiffe, das sind etwa 1,8 Mill. tons gelöscht, wobei zu berücksichtigen ist, daß diese Dampfer wegen ihres Tiefganges nur ungefähr ein halbes Jahr lang nach Hankau kommen können, und überdies keine größere Ladefähigkeit als 10 000 tons haben dürfen[56].

Wenn die Schiffahrt auf dem Jangtse über ein Monopol verfügt, insofern, als von Eisenbahn, Kraftwagen oder einem anderen Verkehrsmittel keine Konkurrenz zu befürchten ist, so hat sie es bisher nicht verstanden, davon Gebrauch zu machen. Es ist naturgemäß eine Unmöglich-

---

[54] s. Annual Trade Return and Reports, 1931.

[55] Die Zahl der nach Hankau eingelaufenen Dschunken ist selbstverständlich sehr viel größer, ist aber von der Statistik nur unvollkommen erfaßt.

[56] Zum Vergleiche seien auch einige Zahlen für Hamburg genannt, die zum Teil allerdings hinter den Ziffern für Schanghai zurückbleiben: 1931 wurden (abgesehen vom Flußverkehr) rd. 22 200 Einheiten mit rd. 21,4 Mill. tons gelöscht. Davon entfielen auf 12 716 Dampfer und Motorschiffe rd. 20,5 Mill. tons, auf 845 Seeleichter rd. 350 000 tons und auf 8 637 Segelschiffe rd. 530 000 tons. (Vgl. dazu Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 425, II, S. 14).

keit, die verschiedenen Unternehmer — vom Besitzer einer Dschunke bis zur Dampfschiffahrtsgesellschaft — auf eine einheitliche Politik festzulegen; aber auch die Dampfschifffahrtsunternehmen unter sich kamen erst 1929 im Interesse ihrer Rentabilitätssicherung zu einem Preiskartell. Alle früheren Kartellvereinbarungen waren immer wieder zerfallen. Der Kartellpreis kann sich freilich nicht sehr über die Selbstkosten erheben, da Dschunken und dergleichen wegen ihrer günstigen Kostenlage zur unerwünschten Konkurrenz werden können. Die Auftraggeber werden nämlich bei günstigen Preisen in vielen Fällen ihre Bedenken hinsichtlich der Langsamkeit der Beförderung durch die Dschunken zurückstellen.

Die Frachtsätze sind nach den Strecken zu unterscheiden. Z. B. ist die Fracht von Hankau nach Schanghai im Verhältnis billiger als nach Itschang bzw. noch weiter nach Tschungking. Das gleiche gilt für den Personenverkehr. Ursache dazu sind die Beschaffenheit der Wasserstraße und die damit in Verbindung stehende Ladefähigkeit. Außerdem sind für den Verkehr auf dem Oberlauf höhere Kohlenpreise und vor allem höhere Versicherungsprämien zu zahlen.

In der Bergrichtung betrug 1936 der Fahrpreis

Schanghai-Hankau (1214 km)

1. Klasse	16 chin. Dollar	=	12,—	RM
2. „	11 „	„	= 8,25	RM
3. „	5 „	„	= 3,75	RM

Hankau-Itschang-Tschungking (1310 km)

1. Klasse	34 chin. Dollar	=	25,50	RM
2. „	26 „	„	= 19,50	RM
3. „	15,80 „	„	= 11,85	RM

Hankau-Tschangtscha (390 km)

1. Klasse	8 chin. Dollar	=	6,—	RM
2. „	5 „	„	= 3,75	RM
3. „	2,5 „	„	= 1,95	RM[57])

Aus einem Vergleich der vorstehenden Tarife erhellt eindeutig die Richtigkeit der Behauptung, daß man sich nicht nur nach der Größe der Entfernung richten kann.

[57]) Vgl. Zeitschrift für Verkehr, Sept. 1936, S. 35 ff.

Dschu [58]) bringt auch Vergleiche der Güterfrachtsätze auf dem Rhein bzw. der Elbe und auf dem Jangtse und kommt dabei zu dem Ergebnis, daß die Frachtsätze verhältnismäßig hoch sind. Trotz der günstigen Navigationsverhältnisse auf dem Jangtse ist nach dieser Berechnung für das Jahr 1930 die Fracht auf der Strecke Schanghai—Hankau fast dreieinhalb Mal so teuer wie auf der Strecke Rotterdam Mannheim und um etwa 40 v.H. teurer als auf der Strecke Hamburg Tetschen. Angesichts solcher Frachtunterschiede steht man zunächst vor einem Rätsel. Es läßt sich nur lösen, wenn man sich vor Augen hält, daß schlechte Organisation, mangelhafte Ausnutzung des Laderaumes, verhältnismäßig großes Transportrisiko (Ueberfälle) u. a. m. zusammenwirken und derartig große Kostendifferenzen herbeiführen. Das ist bei einer Beurteilung der Jangtse-Schiffahrt zu beachten.

Der Anteil des Güterverkehrs auf dem Jangtse am Gesamtschiffahrtsverkehr Chinas ist seit Beginn des Jahrhunderts ungefähr gleich geblieben. Er betrug 1929 absolut 90,6 Mill. t gegen 154,7 Mill. t überhaupt, das sind 59 % [59]). Was den Güterverkehr Hankaus angeht, so betrug er 1928 wertmäßig 443,344 H.K.-Tael. Davon entfielen 82,2 % auf den Inlands-, 17,8 % auf den Auslandsverkehr [60]).

c) Eisenbahnen.

Wenn man von den mandschurischen Bahnen absieht, beträgt die bisher in China gebaute Eisenbahnstrecke rd. 13 600 km. Das Deutsche Reich verfügte im Vergleich dazu Ende 1934 über rd. 68 700 km. Mithin kamen in Deutschland auf 100 qkm 14,6 km Bahnlänge, in China dagegen 0,1 km oder, bezogen auf je 10 000 Einwohner in Deutschland 10,3 km, in China 0,3 km [61]). Annähernd 50 v. H. der in China vorhandenen Eisenbahnen wurden von 1906 1916 gebaut. Der Bau fast aller Linien wurde mit ausländi-

[58]) Dschu, a. a. O., S. 74.

[59]) Annual Trade Report and Returns. Schanghai 1929. Ueber die Beteiligung der anderen chinesischen Flüsse an der Gesamtziffer werden keine Einzelheiten mitgeteilt.

[60]) Annual Trade Report and Returns. Schanghai 1933.

[61]) Vgl. dazu Statist. Jahrb. des Deutschen Reiches. 1936.

schem Kapital finanziert[62]). Zu den Ausnahmen in dieser Hinsicht gehört die für Hankau wichtige mit Inlandsanleihen finanzierte Linie nach Kanton, soweit sie durch das Kuangtunggebiet geht. Diese Bahn von Hankau nach Kanton ist in drei Abschnitten gebaut worden, der „Kuangtung-Abschnitt mit einer Länge von 273 km, die Strecke durch das Hupeh-Hunan-Gebiet (505 km) 1920, und die letzte Strecke (Hunan-Kuangtung-Gebiet — also das Mittelglied — mit 457 km) 1936. Die Bahn ist Staatsbahn, nachdem auch die zuerst gebaute Strecke vom Staate übernommen worden ist.

Die andere ältere Bahnlinie von Hankau nach Peiping, die 1906 in einer Länge von 1216 km gebaut wurde, ist ebenfalls Staatsbahn. Sie wurde in erster Linie aus politischen Gründen errichtet, weil man durch sie die Stellung der Hauptstadt zu stärken hoffte[63]).

Die Strecke Hankau—Peiping gehört zu den ältesten chinesischen Eisenbahnlinien überhaupt. Wenn sie auch unter politischem Aspekt gebaut wurde, so hatte sie deswegen keine geringere wirtschaftliche Bedeutung. Die Güter der nördlichen Provinzen konnten nur mittels der Eisenbahn nach Westen und Süden gebracht werden, wie umgekehrt ein Transport nach dem Norden ebenfalls nur durch die Eisenbahn zu bewerkstelligen war. So wurde Hankaus Stellung als Umschlagplatz durch diese Bahn auch in der Nord-Süd-Richtung gefestigt.

Diese Entwicklung wird verstärkt durch die Hankau-Kanton-Bahn, die einen schnelleren Transport der Güter von der See ins mittlere China gestattet. Wichtig ist natürlich, daß eine Eisenbahnbrücke über den Jangtse gebaut und so eine Umladung der Güter vermieden wird, weil gegenwärtig die Bahn in dem zu Groß-Hankau gehörenden Wuchang zu Ende ist. Der Bau einer solchen Brücke über den Jangtse ist von der Provinzialregierung in Hupeh mit einem Kostenanschlag von etwa 10 Mill. Dollar geplant. Die Brücke wird nach diesem Projekt so hoch liegen, daß

[62]) Ausnahmen s. J.-S. Chun: Die Bedeutung des Eisenbahnwesens für den Industrialisierungsprozeß in China. In: Weltwirtschaftl. Archiv 1937, Bd. 45, H. 2, S. 364.

[63]) So Y. S. Chun, a. a. O., S. 361 f.

auch die großen Flußdampfer unter ihr durchfahren können.

Man braucht aber nicht nur an die Importgüter zu denken, um von der Wichtigkeit der Bahn überzeugt zu sein. Die einheimischen Erzeugnisse aus den südlichen Provinzen wurden nämlich vordem vielfach erst nach Schanghai gebracht, um dann über den Jangtse nach Hankau zu kommen. Oder, um ein anderes Beispiel zu geben: Wenn in der Provinz Kwangtung Mangel an Reis war, versuchte man ihn aus den Ueberschußgebieten Hupeh und Hunan auf äußerst unübersichtlichen, verzweigten und kleinen Nebenflüssen dorthin zu bringen mit dem Ergebnis, daß die Transportkosten den Ankauf für die arme Bevölkerung Kwangtungs, für die er gedacht war, unmöglich machten.

Die von Hankau kommenden Ausfuhrgüter endlich können nun direkt nach Kanton gebracht werden. Dadurch wird der Weg nach überseeischen Gebieten unter Umständen verkürzt.

Leider fehlen in Anbetracht der erst 1936 erfolgten Inbetriebnahme des letzten Abschnitts der Hankau-Kanton-Bahn Angaben über die Frachtsätze, so daß ein Kostenvergleich nicht möglich ist.

Vor Jahren wurde der Plan zu einer Bahn von Hankau in die Provinz Setschuan entworfen, dessen Ausführung aber in Anbetracht der zu überwindenden Terrain-, und der damit verbundenen Finanzierungsschwierigkeiten nicht in Angriff genommen wurde.

Der Güterverkehr auf den chinesischen Staatsbahnen[64]) ist in den einzelnen Jahren außerordentlich schwankend.

1920 betrug er z. B.	17,5 Mill. t,
1926 dagegen nur	11,8 Mill. t,
1933	21,4 Mill. t.

Davon wurden auf der Strecke Hankau-Peiping 2,9 Mill. t befördert, auf der Strecke Hupeh-Hunan 0,3 Mill. t und im Kuangtung-Gebiet der Linie Hankau-Kanton 0,4 Mill. t.

Die Hankau-Peiping-Bahn brachte im Durchschnitt der Jahre 1931/34 absolut die höchsten Einnahmen, nämlich

---

[64]) Für die Privatbahnen gibt es keine Statistik. Für die Staatsbahnen s. Ho-Sen Chen, a. a. O., S. 334 ff.

19½ Mill. Dollar. Je Betriebskilometer bleibt sie jedoch mit 15 400 zurück hinter der Strecke Peiping—Liaoing mit 20 700 Dollar und der Strecke Kiaochow—Trinan mit 22 900 Dollar. Die statistisch allein erfaßte Teilstrecke Hunan—Hupeh der Hankau-Kanton-Bahn bringt es mit 1,6 Mill. Dollar nur auf eine Betriebseinnahme von 3200 Dollar je Betriebskilometer. Die Unterschiede ergeben sich im einzelnen aus der Verkehrsdichte sowie aus der Art der beförderten Güter. Was Hunan—Hupeh anbelangt, so sprechen hier der Wettbewerb der Wasserstraße und vielleicht auch die früher fehlende Verbindung zu anderen leistungsfähigen Verkehrsträgern ein gewichtiges Wort.

d) Landstraße und Kraftwagen.

China verfügt bei einem Flächeninhalt von insgesamt 13½ Millionen qkm einschließlich der vier mandschurischen Provinzen nur über rund 96 000 km[65]) befahrbare Straßen, an die bezüglich ihrer Verwendungsfähigkeit nicht einmal europäische Maßstäbe zu legen sind. Nur in seltenen Fällen ist ein solider Unterbau zu finden; fast immer sind es aufgehäufte, festgestampfte und mit etwas Steinschlag belegte Landwege[66]).

Wenn wir die chinesischen Ziffern mit den entsprechenden deutschen vergleichen, so zeigt sich, daß Deutschland bei einer Fläche von rd. 471 000 qkm über rd. 225 000 km Landstraßen (Reichsautobahnen, Reichsstraßen, Landstraßen 1. und 2. Ordnung sowie Ortsdurchfahrten) verfügt[67]).

Die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge betrug in China 1936 rd. 45 000, was auf 10 000 Einwohner einen einzigen Kraftwagen kommen läßt.

Demgegenüber verfügt Deutschland über rd. 2 750 000 Kraftfahrzeuge, so daß in Deutschland auf jeden 24. oder 25. Einwohner ein Kraftfahrzeug kommt.

Die Provinz Hupeh, in der Hankau liegt, verfügte Ende 1935 über 3664 km Fahrstraßen und über wenig mehr

---

[65]) Nach The China Year Book. 1936, S. 292 f.

[66]) Vgl. dazu Wilh. Schüler. Auf neuen chinesischen Straßen. in: Ostasiatische Rundschau, Hamburg 1930, S. 38.

als 1000 Kraftfahrzeuge, wovon stark die Hälfte Personenwagen, ein Fünftel Autobusse und der Rest Lastkraftwagen waren.

Von Hankau aus sind über 1000 km Landstraße unmittelbar zu befahren. Dafür stehen rd. 70 Kraftwagen — überwiegend Personenwagen — zur Verfügung. Es ist eigentümlich, daß man Hankau ein ganz bestimmtes Straßennetz zuschreiben kann, das ist aber daraus zu erklären, daß die von ihm wie von anderen chinesischen Großstädten ausgehenden Straßen strahlenförmig bis zu kleineren Orten und dann nicht weiter führen.

Die längste Straße ist die von Hankau nordwestlich nach La-Ho-Kow führende mit 420 km[68]). Mit den vom Staat betriebenen Autobussen kostet eine derartige Fahrt Dollar 14,60 je Person. Die nächstgrößte Straße führt nach Westen bis zu dem am Jangtse gelegenen Itschang (365 km) (Fahrpreis Dollar 10,10). Ueber eine andere kommt man nordöstlich nach Schiaukeiling (180 km = Dollar 5,70). Nach Norden führt endlich noch eine Straße nach Kuangchue (160 km = 4,80). Von diesen Hauptstraßen gehen außerdem noch Nebenverbindungen ab.

Vorstehend sind nur die Straßen aufgeführt, die nördlich des Jangtse von Hankau ausgehen; es sind nicht erfaßt die von Wuchang nach Süden gehenden Straßen, die infolge des Mangels an Brücken über den Jangtse mit den nördlichen kein einheitliches Straßennetz bilden.

Die wirtschaftliche Bedeutung der von Hankau ausgehenden Landstraßen ist nach dem Gesagten relativ gering. Sie reichen zur Erschließung des dichtbesiedelten Hinterlandes nicht aus, zumal die Zahl der vorhandenen Kraftfahrzeuge so klein ist. Die Landstraßen kommen heute vorwiegend für den Reiseverkehr bei nicht zu großen Entfernungen und die Beförderung hochwertiger Güter in Betracht. Hierin unterscheiden sich die chinesischen Verhältnisse nicht von denen in anderen Ländern.

Für die Absicht, das chinesische Straßennetz auszubauen, spricht der Umstand, daß sich über 16000 km Straßen im Bau befinden, davon annähernd 1000 in der Pro-

[67]) Vgl. Kraftwagen-Karte für die Provinz Hupeh.

vinz Hupeh. Man kann sich vorstellen, daß der Autoverkehr gerade um Hankau Zubringerdienste leisten kann, da die Eisenbahn die Nord-Süd-Achse, der Jangtse die Ost-West-Verbindung herstellt.

Von Interesse mag in diesem Zusammenhang eine Uebersicht über die Einnahmen der Speditionen und Lagerhäuser in Hankau sein: die von der Statistik erfaßten 47 Speditionsunternehmen, welche aber nur im Stadtverkehr tätig sind, erzielten insgesamt 515 000 Dollar, so daß auf jedes durchschnittlich 11 000 Dollar kommen. Die 30 Lagerhäuser hatten eine durchschnittliche Einzeleinnahme von 15 000 Dollar, insgesamt 453 000 Dollar[68]).

e) Luftfahrt.

Die beiden größten in China vorhandenen Luftverkehrsgesellschaften, die „China National Aviation Corporation" und die „Euraria Aviation Corporation" berühren mit ihren Fluglinien Hankau. Außer ihnen gibt es noch die mit chinesischem Kapital gegründete „Südwestchinesische Fluggesellschaft" und die „Manchuria Aviation Company". Diese Gesellschaften machen einander keine Konkurrrenz. Die letzte ist mit Hilfe Japans in der Mandschurei entstanden.

Die Ost-West-Flugverbindung Schanghai-Chengtu über Hankau stellt die „China National Aviation Corporation" her. Sie folgt dem Jangtsetal. Die Strecke Peiping -Hankau--Kanton befliegt die „Eurasia Aviation Corporation". Beabsichtigt ist dann noch eine Fluglinie von Taiynan nach Hankau.

Durch seine Lage im Inneren Chinas und am Jangtse wird Hankau von selbst zu einem Knotenpunkt der innerchinesischen und der von China in die Welt gehenden Fluglinien. Es ist klar, daß beim gegenwärtigen Stande der chinesischen Volkswirtschaft das Flugzeug nur Sonderaufgaben erfüllen kann, etwa die der Beförderung besonders hochwertiger Produkte (Gold oder Pelze) in die Städte. Einzelheiten liegen über den gegenwärtigen Ausnutzungs-

---

[68]) Nach Jahrbuch der chines. Wirtschaft. 1935, N. S. S. 366 f. und S. 401 f.

grad des Luftverkehrs hinsichtlich des Gütertransports nicht vor. 1935 wurden von der „China National Aviation Corporation" insgesamt 1,9 Mill. km, von der „Eurasia Aviation Corporation" 750 000 km geflogen. Die beförderten Güter hatten ein Gewicht von rd. 65 000 kg bzw. 10 000 kg [69]).

4. Kreditwesen.

a) Die Entwicklung der Banken.

In Hankau gibt es, wie in ganz China, eine Anzahl Banken, die aus der alten Zeit überliefert, die enge persönliche Verbindung zu den Bankkunden pflegen. Es handelt sich um sog. Geldhäuser oder Wechselstuben, die sich vor beiläufig 200 Jahren zu ihrer späteren Bedeutung entwickelt haben.

Diese Geldhäuser, die durchweg über ein Kapital von 2—500 000 Taels verfügten, sahen ihre Hauptaufgabe in der Vornahme von Geldtransporten, wie sie infolge der chinesischen Verhältnisse immer wieder erforderlich waren, im Geldwechsel, der Annahme von kurz- oder langfristigen Depositen sowie als Aktivgeschäft in der Ausgabe von Hypotheken oder Bürgschaftskrediten. Der Kundenkreis der Geldhäuser war von vornherein begrenzt dadurch, daß sie nur an die ihnen persönlich bekannten Leute Kredite gaben. Das bedeutete jedoch keinen geschäftlichen Nachteil, da alle nach dem gleichen Grundsatz verfuhren.

1880 erreichten die Geldhäuser einen Höhepunkt ihrer Entwicklung, als der Staat ihnen die Einziehung der Steuern übertrug [70]). In den 90er Jahren konnte diese Ausdehnung des Aufgabenkreises den Verlust an Geschäften kompensieren, den man durch die Begründung moderner Banken nach europäischem Vorbild erfuhr — ganz abgesehen davon, daß die chinesische Bevölkerung den modernen Banken zunächst mißtrauisch gegenüberstand. Das war je-

---

[69]) Vgl. Ho-Sen Chen: „Entwicklung und Ausbaumöglichkeiten des chines. Transportwesens unter dem Gesichtspunkte der Industrialisierung". Weltwirtschaftl. Archiv 45. Bd. H. 2, 1937, S. 350 ff.

[70]) Nr. Lo. B. R., Ueberblick über die Entwicklung des chinesischen Bankwesens. Schanghai 1934, S. 110 ff. (in chines. Sprache).

doch nur eine Frage der Zeit. Als der Staat dann um 1900 die Steuereinziehung auf die neuen Banken übertrug, gingen die Goldhäuser immer mehr zurück.

Das war zugleich vorteilhaft für die ebenfalls schon aus der Zeit der Geldhäuser stammenden „einheimischen" Banken (Native Banks). Sie hatten sich von den Geldhäusern dadurch unterschieden, daß sie im Gegensatz zu ihnen Personalkredite gaben. Die Abneigung vor den fremden Banken und das allmähliche Verschwinden der Geldhäuser verhalf ihnen zu einer Geschäftsausweitung, so daß im Jahre 1925 in Hankau allein 180 derartige Bankgeschäfte vorhanden waren[71]).

Seit 1926 litten die „einheimischen" Banken Hankaus besonders stark unter den politischen Kämpfen, die von der Nankingregierung Tschiangkaischeks gegen die Kommunisten in Hankau ausgefochten wurden. Hankau war durch seine zentrale Lage Mittelpunkt dieser Kämpfe. Die „einheimischen" Banken konnten sich jahrelang von den Auswirkungen des Bürgerkrieges nicht erholen, so daß 1929 ihre Zahl auf 5 zusammengeschmolzen war[72]). Von da ab stieg ihre Zahl wieder allmählich bis auf 23 im Jahre 1935 an. Einige Banken haben sich übrigens auch zu sog. „modernen" Banken entwickelt[73]).

Obwohl die Kennzeichen eines entwickelteren Kredit- und Zahlungsverkehrs in China schon viele Jahrhunderte vor ihrem Auftauchen in Europa festzustellen sind, erfolgte nun seit dem letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts eine Reorganisation des chinesischen Bankwesens nach europäischem Muster. Trotzdem haben die alten „einheimischen" Banken in China generell die Möglichkeit zur Betätigung noch nicht verloren. Die modernen chinesischen und ausländischen Banken sind im Laufe der Zeit neben sie getreten, ohne im Einzelfall wegen der unterschiedlichen Aufgabenkreise immer eine unmittelbare Konkurrenz zu bedeuten.

---

71) Vgl. Po. J. S. Banken in Hupeh, in: Hankaus Handelszeitschrift, Nov. 1934, S. 10 ff.

72) Po. a. a. O., S. 15 ff.

73) Vgl. Chi Chu, Die allgemeinen kapitalmäßigen Voraussetzungen für die Industrialisierung Chinas; im Weltwirtschaftl. Archiv, 45. Bd., Heft 2, März 1937 S. 284 ff.

b) Die Banken alten Stils.

Es wurde bereits erwähnt, daß es nach dem starken Rückgang vor etwa zehn Jahren nun wieder über 20 „einheimische" Banken in Hankau gibt.

Die größte von ihnen ist die „Je-Yuan" mit einem Kapital von 200 000 Dollar[74]). Die nächste ist die „Yuan-Ju" mit 100 000 Dollar. Zwei andere verfügen über 60 000 Dollar Kapital: „Chie-Chang" und „Da-Teh". Alle anderen haben 10 000 Dollar Kapital und weniger.

Da es sich bei den „einheimischen" Banken um Einzelunternehmen bzw. Personalgesellschaften handelt, ist ihr Eigenkapital nicht fest begrenzt. Es besteht Haftung der Bankiers mit dem gesamten Privatvermögen. Die Organisation ihrer Geschäfte ist verhältnismäßig einfach, sie beschäftigen nur wenige Angestellte und der Kontakt mit den Kunden ist, wie gesagt, sehr eng.

Die „einheimischen" Banken Hankaus arbeiten nur mit dem städtischen Gewerbe, nicht mit der Landwirtschaft. Wenn man einen Vergleich mit deutschen Verhältnissen ziehen will, so entspricht ihre Stellung am ehesten der des deutschen Privatbankiers in früheren Jahrhunderten. Auch hier waren die persönlichen Beziehungen entscheidend. Personalkredit war auf Grund einer genauen Kenntnis der wirtschaftlichen Verhältnisse des Kreditnehmers möglich. Das trotzdem bestehende höhere Risiko wird von den „einheimischen" Banken Chinas durch einen höheren Zinssatz — im Vergleich mit dem der modernen Banken — ausgeglichen. Diese nehmen für langfristige Kredite 6 %, für kurzfristige 3 4 %, während die entsprechenden Zinssätze bei den „einheimischen" Banken 15 bzw. 10 v. H. im Durchschnitt betragen dürften.

c) die modernen chinesischen Banken.

Die chinesischen Banken befinden sich teilweise in Staats-, z. T. in Privathänden (Staat z. B.: Central Bank of China, Hupeh Provincial Bank; Privat: Kincheng Banking Corporation, Schanghai Bank). Es gibt aber auch

[74]) Vgl. Jahrbuch der chines. Banken, Schanghai, 1935, Abschn. L. S. 46 ff.

gemischtwirtschaftliche Bankunternehmen wie die „Bank of China“ und die „Bank of Communication“. Der Hauptvorzug der modernen Banken liegt in ihrer Unpersönlichkeit, die die Abwicklung der Kreditgeschäfte naturgemäß erleichtert.

Die Organisation dieser nationalchinesischen Banken ist einheitlich und, wie gesagt, nach europäischem Vorbild geschaffen. Sie haben fast alle die Rechtsform der Aktiengesellschaft, während die alten Banken ausnahmslos Personalunternehmen waren. Ihre Organe sind die Generalversammlung, der Aufsichtsrat und der Vorstand. Der Vorstand ist stets mehrköpfig, an der Spitze befindet sich ein sog. Generaldirektor. Bei der Zentralbank hat der Vorstand 9 Mitglieder, der Aufsichtsrat 7; sonst hat der Aufsichtsrat 2 bis 6 Mitglieder.

Es ist typisch für Hankau, daß es sich auch bei seinen rein chinesischen Bankgründungen durchweg um die Schaffung von Zweigniederlassungen und zwar der großen Schanghaier Banken handelt. Was Einzelheiten des Geschäftsverkehrs dieser Banken, was ihre Betriebstechnik selbst anbelangt, so sei auf die Ausführungen K. S. Chens verwiesen [75]).

Die erste moderne chinesische Bank wurde 1897 in Schanghai begründet (Chinesische Handelsbank), dann 1904 ebenda die Bank of China, was deshalb festgehalten werden soll. Schanghai ist, ebenso wie es das Zentrum des Handels ist, auch der Mittelpunkt des gesamten Kreditwesens geblieben. In Hankau folgten auf die Zweigniederlassung der „Hubo“-Bank im Jahre 1908 Filialgründungen der „Bank of Communication“ und der „Chekiang-Bank“.

Nach der Revolution von 1911 entstanden noch mehrere Niederlassungen. 1935 gab es derartige moderne chinesische Banken schon über 20.

Die Filiale der Zentralbank in Hankau stammt aus dem Jahre 1930, die der Bank of China aus dem Jahre 1913. Ein Fünftel der Aktien (insgesamt 25 Mill. Dollar) gehört dem Staat. Diese Bank ist besonders mit der Begebung ausländischer Wechsel beschäftigt. Die Bank of Commu-

[75]) Chen, BBZ, Beilage „Der Handel mit dem Osten“ Nr. 18.

nication (10 Mill. Dollar Kapital, 20 % davon der Staat) pflegt vorwiegend die Entwicklung des Verkehrs[76]). Die „Kincheng Banking Corporation" (mit 10 Mill. Dollar Kapital und 2,8 Mill. Dollar Reserven) widmet sich der Industrie- und Handelsfinanzierung. In Hankau gründete sie ihre Filiale 1918. Die „Bank of Continent" (5 Mill. Dollar Kapital und 1,7 Mill. Dollar Reserven) errichtete 1922 eine Filiale in Hankau. Die „Yenje"-Bank mit 10 Mill. Dollar Kapital schuf 1912 eine Niederlassung in Hankau, die Geschäfte im Sinne der modernen Sparkassen treibt. Die „Chungnan" Bank (20 Mill. Dollar Kapital) hat seit 1925 eine Filiale in Hankau und ist hauptsächlich auf die Kreditgewährung an den Handel ausgerichtet. Die „Shanghai Commercial and Savings Bank" (4 Mill. Dollar Kapital) richtete 1919 eine Filiale in Hankau ein, mit der zugleich ein Reisebüro verknüpft ist (selbständige Reisebüros sind in China kaum vorhanden). Die Hupeh Provincial Bank ist 1928 mit 2 Mill. Dollar Kapital in Hankau gegründet worden. Die 4-Provinzen-Bauernbank (Honan, Hupeh, Anghwei und Kiangsi) ist als jüngste Bank mit 10 Mill. Kapital in Hankau gegründet worden. Sie dient ganz allgemein der Kreditzuführung für die Landwirtschaft, insbesondere der Förderung der Genossenschaften und der Verbesserung der Produktionsmethoden. Außerdem gibt es noch einige andere Filialbanken.

Die modernen chinesischen Banken sind arbeitsteilige Banken. Man erkennt, daß nicht die Banken des europäischen Kontinents, sondern die angelsächsischen Banken zum Vorbild wurden. Die eine ist Wechselbank, die andere fördert den Verkehr, sei es durch Kredite oder auch durch Beratung der Reisenden und Besorgung aller zu erfüllenden Formalitäten. Oder man betrachtet die Industriefinanzierung oder die Kreditgewährung an die Landwirtschaft als Hauptaufgabe.

Aufgabe der erwähnten Central Bank of China ist (20 Mill. chin. Dollar) die jeder Zentralnotenbank: die Ausgabe von Banknoten. Sie hat darin aber kein Monopol. Früher waren es nicht nur konzessionierte chinesische Ban-

---

[76]) Jahrbuch der chines. Banken. Schanghai 1935. 5. B. 157 ff.

ken, die das Notenausgaberecht hatten, sondern auch ausländische Banken wurden dazu ermächtigt. Doch machte auch in China die Zentralisation der Notenausgabe Fortschritte, und es läßt sich auf diesem Gebiet ebenfalls eine Parallele zur europäischen Entwicklung ziehen. Seit der Währungsreform ist das Notenausgaberecht außer auf die Zentralbank auf die Bank of China und die Bank of Communications beschränkt. Deren Banknoten sind identisch mit den Geldscheinen, die von den Banken alten Stils herausgegeben wurden und deren Gültigkeitsbereich und Umlaufszeit begrenzt waren. „Da der Bankier eine bekannte Persönlichkeit in seiner Gegend war und man allgemein über seine Vermögenslage und Besitzverhältnisse unterrichtet war, so wurden seine Geldscheine auf Grund des Vertrauens, das man ihm entgegenbrachte, in seinem Wirkungsbereich ohne Schwierigkeit in Zahlung genommen“[77]). Der Bankier verpflichtete sich, die Scheine, die auf einen bestimmten Betrag lauteten, entweder in kaiserlichen Münzen oder in Sachwerten einzulösen. Man kann in den Geldscheinen die Vorläufer der modernen Banknoten sehen, auch unter Berücksichtigung des Umstandes, daß die Geldscheine noch nach Einführung der Banknoten umliefen.

Das Monopol der drei erwähnten Institute erstreckt sich nur auf die Ausgabe der Banknoten, dagegen nicht auf die Emission von Staatsanleihen, zu der auch andere Banken zugelassen werden können.

Das sich ständig ausweitende Aktivgeschäft der chinesischen Inlandsbanken wurde möglich durch die außerordentliche Zunahme ihrer Depositen. Da die in Hankau befindlichen Bankniederlassungen keine selbständigen Berichte veröffentlichen, ist es leider unmöglich, diese Entwicklung im besonderen darzustellen. In dem Jahrzehnt von 1921 1931 haben sich die Einlagen bei den chinesischen Banken zum mindesten verdoppelt, oft aber vervielfacht. Bei der Central Bank of China sind die Depositen allein von 1928 -1931 um das Sechsfache angewachsen. Die Depositen sämtlicher chinesischen Banken wurden im

77) Vgl. K. S. Chen. „Das Bankwesen in China“, in: Berliner Börsenzeitung, Beilg. Der Handel mit dem Osten, Nr. 18.

Jahre 1933 mit 2625 Mill. Dollar angegeben[78]). Hinzu kamen die Einlagen bei den Postsparkassen mit 26 Mill. Dollar und der Privatsparkassen mit mehr als 80 Mill. Dollar. Dabei sei hingewiesen auf die besondere Bedeutung, die die „Sparkassen" in der Nachkriegszeit sehr bald erlangt haben. Es gibt nicht nur die eigens dafür eingerichteten Institute, wie z. B. die 1919 gegründete Postsparkasse mit mehreren 100 Filialen, sondern auch die Banken haben besondere Sparabteilungen eingerichtet.

d) Die Auslandsbanken.

Die im Jahre 1857 in Schanghai erfolgte Niederlassung der Chartered Bank of India, Australia und China war die erste moderne Bank in China überhaupt. Eine Filiale derselben wurde 1863 in Hankau begründet. Als zweite ausländische Bank kam 1868 eine Zweigniederlassung der Hongkong & Shanghai Banking Corporation nach Hankau. Dann folgte 1896 eine Filiale einer russischen Bank und 1898 eine der Deutsch-Asiatischen Bank. Eine französische Bank kam 1902, eine japanische 1906, eine amerikanische 1910 nach Hankau. Diese Banken, die nichts anderes als Zweigniederlassungen von ausländischen Ueberseebanken waren, dienten aber nur den Handelsinteressen ihrer Länder. Nach 1910 verschwanden dann wieder die russische und die amerikanische Bank. Andererseits wurden Filialen der National City Bank of New York, zweier japanischer Banken (Bank of Taiwan und Hankow Bank) und der Banque Belge pour L'Etranger gegründet. Die Filiale der Deutsch-Asiatischen Bank war nur während des Weltkrieges geschlossen.

Die ausländischen Banken entstanden zu der Zeit, als sich Chinas Handel mit dem Auslande intensivierte. Außenhandel ist nicht möglich ohne Finanzierungsinstitute. Die chinesischen Banken waren beim Aufkommen der zwischenstaatlichen Wirtschaftsbeziehungen ganz auf ihre nächste Umgebung eingestellt und für eine Finanzierung des Außenhandels nicht oder kaum zu interessieren. Eigene Bankgründungen waren erforderlich, und so liegt denn auch die

[78]) Vgl. Chi Chu. Die allgemeinen kapitalmäßigen Voraussetzungen für die Industrialisierung Chinas, Weltwirtsch. Archiv, S. 286 ff.

Begründung der ausländischen Bankniederlassungen zeitlich vor der der modernen Inlandsbanken. Das gilt nicht nur für die Hauptgeschäfte in Schanghai, sondern auch für die Filialen in Hankau, deren Entstehung teilweise unmittelbar mit der Vergebung der Konzessionen zusammenfällt.

Die Arbeit der ausländischen Banken diente primär der Finanzierung des Außenhandels, dem dann eine Kreditgewährung an die Exportproduzenten folgte, bis schließlich auch eine Finanzierung der nur für den Binnenmarkt arbeitenden Industrie vorgenommen wurde.

Die Mittel flossen den ausländischen Banken Chinas zunächst von den Stammhäusern im Ausland zu. Dann kamen die Depositen der in China Handel treibenden Ausländer, denen später auch die vieler Chinesen folgten.

Bekanntlich hat die Bedeutung der ausländischen Banken in China sehr stark dadurch gewonnen, daß die vermögenden Chinesen ihr Geld gern bei ihnen anlegen. Das hat seine Ursache in den häufigen inneren Unruhen Chinas und dürfte auch für die Geschäftsentwicklung der ausländischen Banken in Hankau von Bedeutung gewesen sein.

C. Möglichkeiten der Entwicklung.

1. Ausnutzung von Standort, Verkehrslage und Volkskraft.

Jede Stadt hat wie jeder Organismus die Tendenz zur Fortentwicklung. Es ist deshalb selbstverständlich, daß man bei einer Betrachtung Hankaus und seines Wirtschaftslebens einer Erörterung aller Fragen, die seine Entwicklung betreffen, breiten Raum widmen muß. Die Voraussetzungen, welche diese Entwicklung fördern können, sind durchaus unterschiedlicher Natur; zum Teil hat man es mit natürlichen Ursachen zu tun, die wie Klima oder Bevölkerungsbewegung von vornherein Schranken setzen oder auch die Entwicklung begünstigen. Nicht minder wichtig sind die gesellschaftlichen und die eigentlich wirtschaftlichen Ursachen, über die im folgenden gesprochen werden soll, stets unter Anknüpfung an die oben dargelegten Tatbestände.

Es ist ferner wichtig, zu beachten, daß eine Stadt wie Hankau kein Eigenleben führen kann, sondern vom Geschick des ganzen chinesischen Reiches immer wieder betroffen wird. Infolgedessen muß der Betrachtung der für Hankau noch bestehenden Möglichkeiten ein weiterer Rahmen gezogen werden, es muß in gewissem Sinne eine gesamtwirtschaftliche Erörterung einsetzen.

Standort und Verkehrslage.

Hankau ist trotz seiner Lage an dem selbst für Seedampfer schiffbaren Jangtse eine Binnenstadt. Das ist nicht von Anfang an selbstverständlich gewesen, denn selbst in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts glaubten noch die nach China eindringenden Ausländer, daß Hankau infolge seiner zentralen und trotzdem der See zugewandten und durch Rohstoffvorkommen begünstigten Lage eine große Zukunft habe. Es hat sich dann gezeigt, daß strategisch günstige zentrale Lage und das Vorkommen der Rohstoffe weniger ausschlaggebend waren als die Entfernung von

der Küste. Manchen Ausländern erschien die Ansiedlung im Inneren zu risikoreich, die Verkehrsverbindungen waren ihnen noch zu schlecht. Die Waren, mit denen sie handelten, kamen aus dem Ausland. Den Absatz im Inneren Chinas überließ man, wenigstens vorerst, den Chinesen, die auch die auszuführenden Waren besorgten. Schanghai blühte auf und wurde, da auch die chinesischen Kaufleute dem ausländischen Beispiel folgten, zur chinesischen Wirtschaftsmonopole; Hankau nahm zu, doch nicht entfernt im gleichen Ausmaß.

Die früheren Ausführungen haben gezeigt, daß für die wirtschaftliche Entwicklung Hankaus der Jangtse als Hauptverkehrsträger nicht ausgereicht hat. Hankaus Lage im Inneren Chinas bedingte gute Verkehrswege und -mittel. Weder das eine noch das andere war ausreichend vorhanden, und die im Laufe der Zeit einsetzenden Bemühungen reichten nicht aus, um durch eine Verbesserung des Verkehrswesens eine Erweiterung des Hankauschen Marktes herbeizuführen.

Dadurch wurde zugleich die Bedeutung des Hankauschen Bodens als Standort und als Produktionsfaktor berührt insofern, als die Rohstoffvorkommen nicht voll ausgenutzt wurden, weil Schwierigkeiten bei einem Transport über die Provinz Hupeh hinaus bestanden; ferner dadurch, daß die Fruchtbarkeit des innerchinesischen Bodens den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen nicht voll dienstbar gemacht wurde, während man andererseits wichtige Nahrungsmittel aus dem Ausland einführte.

Was die Lage Hankaus und seiner Umgebung als Standort angeht, so mangelte es für neuzeitliche Industrien an Absatzgelegenheiten, und für die Landwirtschaft fehlte jeder Anreiz, die traditionellen Verfahrensweisen zu verlassen. Es erhebt sich hier die Frage, was zu tun ist, um von der eben skizzierten Seite die Wirtschaft Hankaus zu befruchten. Die Antwort darauf muß berücksichtigen, daß die Lage Hankaus eine möglichst gleichmäßige Entwicklung aller modernen Verkehrsmittel verlangt. Für die Massengüter kommt nach wie vor der Schiffahrtsweg in Betracht. Dementsprechend geht die Forderung auf eine Vermehrung des Schiffsparks. Vor allem die für den Transport von

der Küste nach dem Inneren (Tschungtsching, Tschangtscha) bestimmten Schiffe müssen moderner, leistungsfähiger werden.

Eine Konkurrenz mit der Eisenbahn kann in diesem Fall mehr oder weniger vermieden werden, da die Schifffahrt — ohne weitere Kanalbauten — ja ernsthaft nur in der Ost-West-Richtung in Betracht kommt. Ueberdies gibt es noch derart viele unausgenutzte Möglichkeiten, daß auf absehbare Zeit an eine spürbare Konkurrenz kaum zu denken ist.

Der Eisenbahn kommt für die Beförderung hochwertiger Güter größere Bedeutung zu als außerhalb Chinas, da selbst die ausgebauten Landstraßen bei den großen Entfernungen nur einen regeren Verkehr zwischen benachbarteren Orten gestatten. Trotzdem wird Hankau eben für den Nahverkehr auf einen weiteren Ausbau seiner Ausfallstraßen bedacht sein müssen.

Wir sahen ferner, daß Hankau bereits in das chinesische Luftverkehrsnetz eingeordnet ist. Es wird den gegenwärtigen Platz im chinesischen Luftverkehr sicherlich auch in Zukunft behaupten.

Die heißen und regenreichen Sommer und die milden Winter des Hankauer Gebiets veranlassen seine große Fruchtbarkeit. Die Witterung ist infolgedessen als günstig für die Landwirtschaft anzusehen, die freilich noch viel intensiver betrieben werden könnte. Soweit Handwerk und Industrie Hankaus auf den landwirtschaftlichen Erzeugnissen basieren, sind die Zusammenhänge offensichtlich. Im übrigen ist das Klima nicht dazu angetan, die Arbeitsleistung wesentlich zu beeinträchtigen, da bei großer Hitze die Arbeit auf die günstigsten Tageszeiten verschoben wird.

Die Kehrseite der zahlreichen und ausgiebigen Regenfälle sind die häufigen insbesondere durch den Jangtse verursachten Ueberschwemmungen. Sie sand als eine ganz besondere Plage anzusehen, mit der Hankau behaftet ist. Ehe es nicht gelingt, durch Dammbauten, Abflußkanäle und dergleichen eine Flußregulierung zu erzielen, wird die Wirtschaft Hankaus immer wieder größeren Schädigungen ausgesetzt sein. Bemühungen um die Verbesserung des Verkehrswesens würden z. B. nur eine Teilmaßnahme blei-

ben, wenn man nicht dieses Hauptübel beseitigt. Denn was nützen die Verkehrsmittel, wenn größere Teile der Stadt wie 1931 für vier Monate unter Wasser stehen!

Die Forderung einer zweckentsprechenden Flußregulierung ist aber nicht nur für Hankau als Stadt von Bedeutung, sondern ebenso für die Landwirtschaft der Provinz. Ganze Ernten könnten vor Vernichtung geschützt, Hungersnöte und viele Menschenopfer vermieden werden. Da der Wille zur Beseitigung der Mißstände nicht zu bezweifeln ist, müssen die Wege zur Ueberwindung der technischen und der Finanzierungsschwierigkeiten gefunden werden. Wie die Erfolge der jüngsten Zeit beweisen, ist man bereits auf dem besten Wege dazu.

Einen nicht zu unterschätzenden Einfluß übt die Entwicklung der Bevölkerung auf das Hankau'sche Wirtschaftsleben aus. Wie die Statistik zeigt [1]), läßt sich ein stetiges Ansteigen der Bevölkerungsziffer von Jahr zu Jahr feststellen [2]).

So erwünscht eine Erhaltung der zweifellos hohen Geburtsziffer ist, so dringend notwendig ist auch eine Verringerung der Sterbefälle. Mangelnde Hygiene als Ursache ist zu bekämpfen. Stadt und Staat, die Gesundheitsbehörden müssen eingreifen, um die nötigen Einrichtungen zu schaffen und das Volk zu erziehen.

Die Vermehrung der Hankau'schen Bevölkerung ist aber nicht nur auf die Geburtenhäufigkeit zurückzuführen, sondern auch auf die Zuwanderung vom Lande [3]). Die Zuwandernden befriedigen mutmaßlich den steigenden Bedarf an — ungelernten — gewerblichen Arbeitern.

Die Steigerung der Bevölkerungsziffer kann im Hinblick auf das wirtschaftliche Leben Hankaus nur begrüßt werden, wenn auch das Interesse Hankaus eine etwas andere Zusammensetzung der Zuwandernden verlangt.

Wie es nur natürlich ist, kamen die bisherigen Indu-

[1]) Vgl. oben S. 9.

[2]) Ueber Geburten- und Sterbeziffern in Hankau fehlen jegliche Angaben. Nicht besser ist es mit den Ziffern für ganz China. Vgl. einschlägige internationale Uebersichten im Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich, in denen Angaben über China gänzlich fehlen.

[3]) Es erfolgt auch hier keine zahlenmäßige Erfassung.

striearbeiter vorwiegend aus Handwerk und Landwirtschaft. So sehr sie wegen ihres ausdauernden Fleißes und ihrer Unterordnungsbereitschaft gerühmt werden, so gering ist ihre Fähigkeit, sich dem modernen durch die Maschine diktierten Arbeitstempo anzupassen. Das dürfte freilich nur eine Frage der ersten Generation sein, während ihre Nachkommen in dieser Hinsicht schon weniger Schwierigkeiten haben werden.

2. Aufgaben im Rahmen der entstehenden chinesischen Nationalwirtschaft.

Es wurde bereits hervorgehoben, daß keine Stadt ein Eigenleben führen kann, sondern daß ihre wirtschaftliche Entwicklung letzten Endes abhängig ist von dem Ergehen der Volkswirtschaft überhaupt. Wie überall in der Welt geht auch in China das Streben nach dem Aufbau einer starken gesunden Nationalwirtschaft. Man will keine Volkswirtschaft, die sich abschließt, sondern eine, die in der Lage ist, im Notfalle das Volk aus eigenen Kräften versorgen zu können. Hankau hätte durch seine zentrale Lage von der Verwirklichung des Gedankens einer nationalen Wirtschaft besondere Vorteile. Denn das wichtigste Erfordernis ist der Aufbau einer allen Anforderungen genügenden Schwerindustrie, die, wie Kung [4]) mit Recht betont, die Grundlage für den nationalen Wiederaufbau ist. „Maschinen und Metalle müssen in China im allgemeinen noch eingeführt werden. Daher sollte der Staat die wichtigeren Schwerindustrien übernehmen und die Bevölkerung müßte zu Investierungen in diesen Industrien angehalten werden, damit das Land in fünf oder zehn Jahren in der Versorgung mit Produktionsmitteln selbständig ist". Die Schwerindustrie würde um Hankau einen besonders günstigen Standort finden. Dies ist nicht nur von den Rohstoffvorkommen her zu verstehen, sondern auch von der strategisch günstigen Lage. Darin zeichnet sich Hankau gegenüber Schanghai vorteilhaft aus. Schanghai ist viel zu international und gegenüber Angriffen von der See her verhältnismäßig wehrlos.

[4]) Kung, a. a. O., S. 228.

Mit der Forderung zur Schaffung einer leistungsfähigen Schwerindustrie geht die einer wirtschaftlichen Intensivierung überhaupt Hand in Hand. Auch Genußgüterindustrien müssen neu entstehen, um den volkswirtschaftlichen Bedarf befriedigen zu können; die vorhandenen Fabriken aber sind zu rationalisieren. Das in Hankau und seinem Hinterland weit verbreitete Kleingewerbe sollte von der Rationalisierung nicht unberührt bleiben. Auch den Handwerkern sind neuzeitliche Arbeitsmethoden nahe zu bringen. Soweit es sich um die Heimarbeit der Frauen der Bauern handelt (Anfertigung von Haarnetzen und Stickereien), ist dabei noch ganz besonders an Zusammenschlüsse auf genossenschaftlicher Grundlage zu enken.

Die Landwirtschaft Hupehs, Hunans oder Kiangsis kann durch bessere Bodenausnutzung Grundlage für den Aufbau der neuen Fabriken werden. Erinnert sei daran, daß beispielsweise Reisanpflanzungen in den erwähnten Provinzen leicht möglich sind, ohne daß bisher hinlänglich Gebrauch davon gemacht wird. Der Reisanbau würde aber seinerseits eine Ausdehnung der Hankau'schen Mühlenindustrie gestatten. Kung geht so weit, eine Verstaatlichung alles brachliegenden Landes zu fordern, das nicht innerhalb einer kurzen, vom Staat zu setzenden Frist von den Eigentümern in Bebauung genommen wird.

Hankau darf, wenn es sich am Aufbau der nationalchinesischen Wirtschaft beteiligt, die Entwicklung des Handels nicht vernachlässigen. Er hat die Güterströme von und nach Hankau zu lenken. Deshalb ist erwünscht, daß er bodenständig wie die Erzeeugungsbetriebe ist und nicht, wie die Banken, abhängig von Zentralen an der Küste. Der Binnenhandel ist besonders in der Lage, die Entwicklung der Binnenwirtschaft vorwärtszutreiben.

Bekanntlich leidet die ganze chinesische Wirtschaft unter einem Kapitalmangel, der sich zuletzt während der Weltwirtschaftskrise auf das Empfindlichste bemerkbar machte. Es liegt nicht nur an der Struktur des ganzen Bankwesens, sondern an den zahlreichen inneren Unruhen, daß das ausländische Kapital die Anlage in China nicht gesucht hat, und die Inländer ihr Geld — freilich nicht immer begründet — zu den ausländischen Banknieder-
lassungen brachten.

Es wurde nachgewiesen, daß eine Stadt wie Hankau darunter besonders leiden mußte, denn sie war wie keine andere auf das nationale Kapital ängewiesen. Män könnte sich daher vorstellen, daß die Stadt Hankau in geeigneten Fällen den einheimischen und anderen Banken Garantien für Kredit an Handel und Gewerbe gibt, oder auch, daß sie Beträge zur Verfügung stellt, die die Gewährung von verbilligten Krediten gestatten. Vielleicht ließe sich darüber hinaus noch eine staatliche Beihilfe erreichen. Wenn es erst dazu kommt, wird der Aufbau von neuen Wirtschaftseinheiten in Hankau wesentlich erleichtert werden.

Im Zusammenhang mit der Kreditwirtschaft darf jedoch eines nicht vergessen werden. „Vom technischen Wissen und von der ganzen angewandten Technik hängen Anlage und Gestaltung des Produktionsprozesses ab. Fehlen einem Volke die nötigen technischen Kenntnisse, dann kann es einen bestimmten Produktionsweg nicht einschlagen". Ssu-Mu Liang[5]) verwendet hier einen Gedanken von M. Weber. Da in China sowohl Technik als auch Forschung noch in den ersten Anfängen stehen, kann es nicht wunder nehmen, wenn die Industrialisierung nur so langsam fortschreitet. „Ungeschulte Arbeiter und altmodische Unternehmer, veraltete Technik und unbedeutende Forschung, geringer Bedarf und traditionsgebundene soziale Ordnung bringen es mit sich, daß viele Industriezweige von vornherein in China nicht Fuß fassen können, wenn China auch noch so viel Kapital zur Verfügung hätte"[6]).

Zusammenfassend läßt sich über den Einfluß der Kreditpolitik auf die Wirtschaft Hankaus sagen, daß durch die Währungsreform und die Schaffung einer modernen und zentralen Notenausgabe auch für es günstige Voraussetzungen geschaffen wurden. Wenn freilich die Wirtschaft in den vollen Genuß dieser Maßnahmen kommen soll, bedarf es noch sehr stark einer Vervollkommnung des Han-

[5]) In „Spezielle Kapital- und Währungsprobleme im Zusammenhang mit der Industrialisierung Chinas". In: Weltwirtschaftl. Archiv, 45. Bd. H. 2, S. 304.

[6]) Ssu-Mu-Liang, a. a. O., S. 305.

kau'schen Bankenapparats. Die Unterrichtung der Bevölkerung in wirtschaftlichen und technischen Dingen ist dabei, als eine der wichtigsten Voraussetzungen überhaupt, nicht zu vernachlässigen.

3. Gewandelter Wirtschaftsgeist und politischer Friede als erste Voraussetzungen.

So groß die Werte der Traditionsgebundenheit im allgemeinen sein mögen, ein so beachtliches Hindernis waren sie für die Entwicklung Hankaus. Der Chinese hat von jeher nur die Arbeit in der Landwirtschaft geachtet. Die händlerische Tätigkeit lehnt er ab. So ist es zu verstehen, daß man anfangs den Ausländern die kaufmännische Betätigung in China bereitwilliger überlassen hat, als es vielleicht notwendig gewesen wäre. Die Ausländer haben zuerst die moderne Wirtschaft in China verwirklicht. Da sie vorzogen, sich an der Küste niederzulassen, blieb Hankau von den neuen Gedanken verhältnismäßig lange unberührt.

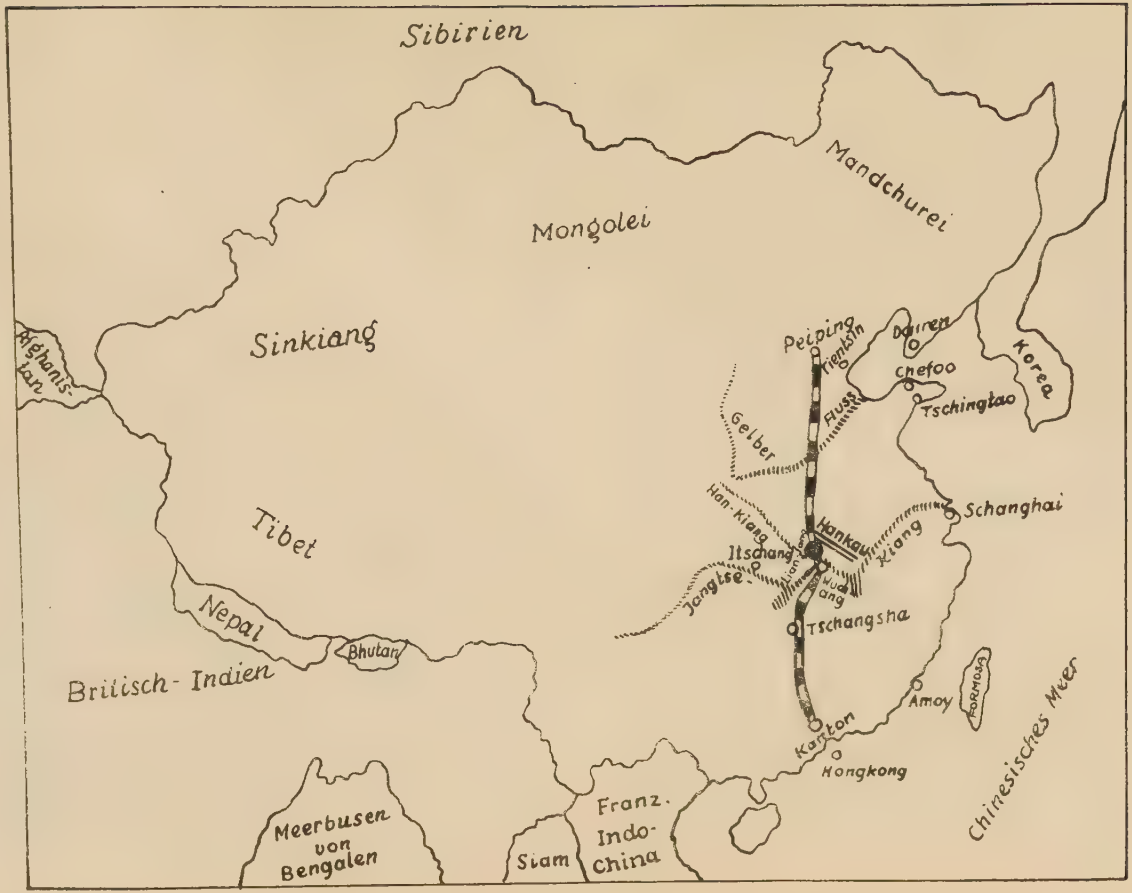
Mißverstandener Individualismus, Uneinigkeit und Bürgerkriege haben das ihrige dazu getan, Hankau die Grundlagen für eine gedeihliche Entwicklung zu nehmen. Nicht nur, daß die aus ihnen geborene innere Schwäche vom Ausland jederzeit ausgenutzt werden konnte und wurde! Nicht nur, daß China durch ihm meist aufgezwungene Verträge derart gebunden wurde, daß die partikularen Interessen anderer Länder im chinesischen Reich nachher besser vertreten werden konnten als die des chinesischen Volkes selbst! Nein, die mangelnde Einigkeit im Innern reichte aus, um die Wirtschaft unmittelbar immer und immer wieder zu schädigen.

Hankau mußte infolgedessen die von Sun Yat-Sen ausgegebene Parole zur nationalen Einigung als Grundlage für den wiedererstarkenden chinesischen Staat besonders lebhaft begrüßen. Von 1926–28 war es zum Sitz einer Regierung geworden, die in Gegensatz zur Nanking-Regierung stand. Dadurch wurde es hineingezogen in den Streit um die Führung des Staates. Nichts aber braucht Hankau mehr als Ruhe und Frieden, um ungestört arbeiten und sich entwickeln zu können. Hankaus Ziele sind fried-

liche: es will arbeiten, um größer zu werden. Es will wachsen, um die von der Natur gegebenen Möglichkeiten zu nutzen. Eine Anspannung aller Kräfte ist erforderlich, um das höchste Ziel Hankaus, einen erfolgreichen Dienst am Vaterlande, zu erreichen.

Schlußbemerkung.

Aus den vorstehenden Erörterungen ergab sich, daß Hankau eine Zukunft hat. Wichtig ist selbstverständlich, daß alle Energie darauf verwendet wird, diejenigen Hemmnisse aus dem Wege zu räumen und die Mißstände zu beseitigen, von denen vorstehend die Rede war. Der Einsatz der Wissenschaft und der modernen Technik wird es dem chinesischen Staat sowohl wie der Stadtverwaltung Hankaus erleichtern, Hankau, wenn auch später, als man es im vorigen Jahrhundert gedacht hat, zum industriellen Mittelpunkt Chinas werden zu lassen.


Sibirien
Mandchurei
Mongolei
Sinkiang
Afghanis-tan
Tibet
Nepal
Bhutan
Britisch- Indien
Meerbusen von Bengalen
Siam
Franz. Indo-China
Chinesisches Meer
Korea
Peiping
Tientsin
Dairen
Chefoo
Tschingtao
Gelber Fluss
Schanghai
Han-Kiang
Hankau
Itschang
Jangtse-Kiang
Tschangsha
Amoy
Formosa
Kanton
Hongkong

Literaturverzeichnis.

I. Bücher.

Chen, C. H.: Changes in the growth of China's population in the last 180 years, Schanghai 1927.

Dschu, G. T.: Die Binnenschiffahrt auf dem Jangtse-Kiang seit 1900. Berlin 1933.

Lee: The Economic History of China. Schanghai 1921.

Liu, C. K.: Tschung Kuo Tie Lie (Geographie Chinas). Peking 1930.

Lo, B. R.: Ueberblick über die Entwicklung des chinesischen Bankwesens. Schanghai 1933.

Wang, Q.: Die chinesische Schiffahrt. Nanking 1934.

Bücher, K.: Entstehung der Volkswirtschaft. Tübingen 1926.

Elster, L.: Wörterbuch der Volkswirtschaft. Jena 1932.

v. Liszt-Fleischmann: Das Völkerrecht. Berlin 1925.

v. Richthofen, F.: China. Berlin 1877.

Schumacher, H.: Die chinesischen Vertragshäfen. Jena 1899.

Weber, A.: Ueber den Standort der Industrie. Tübingen 1909.

II. Jahrbücher und Nachschlagewerke.

Annual Trade Reports and Returns 1900—1936; herausgegeben von The Maritime Customs. Schanghai.

Decennial Reports. on the Trade. Industrie etc. 1882/1891; 1892/1901; 1902/1911; 1912/1921 und 1922/1931. Herausg. von The Maritime Customs. Schanghai.

Statistic of China's Foreign Trade by Ports. 1900—1933; herausgegeben von Bureau of Foreign Trade. Ministry of Industrie. Schanghai 1935.

Hankow Trade Statistics. herausgegeben von Municipal Government Hankow 1929.

Allgemeine Beschreibung der Stadtverwaltung Hankau; herausgegeben von der Stadtverwaltung Hankau. 1930, 1933 und 1935.

Industrie und Handel in Wuhan. herausgegeben von der chinesischen Handelskammer, Schanghai 1932.

Jahrbuch der chinesischen Wirtschaft. Nanking 1936.

The Shun Pao Year Book, Schanghai 1933 und 1935.

The China Year Book, Schanghai 1935 und 1936.

Jahrbuch der chinesischen Banken. Schanghai 1935.

Eisenbahnjahrbuch. Nanking 1936.

Highways in China; herausgegeben von The Directorate of Statistics. Nanking 1935.

A Survey of Land of Population in the various Municipilities and Hsiens of China, Nanking 1935.

Entwicklung, Stand und Aussichten der Industrialisierung Chinas. In: Weltwirtschaftliches Archiv, 45. Bd. H. 2, Jena 1937.
Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik, 134, 1931.
Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reiches. Berlin 1936.
Jahresberichte 1927—1936; herausgegeben von der Deutschen Handelskammer in Hankau.
Wirtschaftliche Verhältnisse in Hankau im Jahre 1907. Berichte von Generalkonsul Emil Hirsch Edler von Stronstorff.
Reports on the Trade at the Ports of Shanghai, Canton, Swatow, Amoy, Ningpo, Hankow, Kiukiang, Chefoo and Newchwang for the year 1864.
Papers respecting the agreements, relative to the British Concessions at Hankow and Kiukiang. 1927.

III. Zeitschriften.

The Chinese Social and Political Science Review. Schanghai 1936.
Hankaus Handelszeitschrift (monatlich), Hankau 1934—1937.
Bank of China, Monthly, Review, Schanghai 1936.
Zeitschrift für Verkehr. Nanking 1936.
Nankai Social and Economic Quartery, Tientsin 1934—1936.

Lebenslauf.

Ich, Li Teh, wurde als erste Tochter des chinesischen Staatsbeamten Li King-Ho, am 27. Sept. 1913 in Peking geboren. Von 1919 ab besuchte ich die dortige Pe-Yuan-Volksschule. 1925 trat ich in das Pe-Man-Gymnasium in Peking ein, in welchem ich Juli 1931 die Abschlußprüfung bestand.

Seit Oktober 1933 bin ich in Deutschland und verbrachte seitdem 6 Semester an den Universitäten München und Berlin.